

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DE L'ITINÉRAIRE
EN MATIÈRE DE
TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

NOTAMMENT
DE L'ITINÉRAIRE LÉGAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Jeudi 19 Décembre 1901 à 10 h. du matin.

PAR

Urbain BAZET

Président : M. LYON-CAEN, professeur.

Suffragants { *MM. THALLER, professeur.*
DESCHAMPS, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE MARESCQ AINÉ

A. CHEVALIER-MARESCQ & C^{ie} ÉDITEURS

20, RUE SOUFFLOT

1901

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

DE L'ITINÉRAIRE

EN MATIÈRE DE

TRANSPORTS PAR CHEMIN DE FER

NOTAMMENT

DE L'ITINÉRAIRE LÉGAL

THÈSE POUR LE DOCTORAT

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera présenté et soutenu le Jeudi 19 Décembre 1901 à 10 h. du matin.

PAR

Urbain BAZET



Président : M. LYON-CAEN, professeur.

Suppléants { MM. THALLER, professeur.
DESCHAMPS, professeur.

PARIS

LIBRAIRIE MARESCO AINÉ

A. CHEVALIER-MARESCQ & C^{ie} ÉDITEURS

20, RUE SOUFFLOT

1901



Digitized by the Internet Archive
in 2026

CHAPITRE PREMIER

POSITION DE LA QUESTION

En 1874, M. Louis Sarrut consacrait quelques lignes à la matière qui va nous occuper (1). Il prévoyait le cas où la déclaration d'expédition est absolument muette sur l'itinéraire que la marchandise doit suivre : « Cette lacune, « dit l'éminent jurisconsulte, est sans conséquence lorsque « le point d'expédition et le point de destination sont réunis « par une voie unique. Mais que décider si plusieurs voies « peuvent être employées ?

« Il est hors de doute que l'expéditeur peut choisir tel « itinéraire que bon lui semble ; mais supposons que son « intention ne se soit pas manifestée, que doit faire la « Compagnie ?

« Sur cette question intéressante et pratique, nous ne « trouvons ni document administratif, ni décision judiciaire. »

Depuis le jour où ces lignes ont été écrites, de nom-

1. *Traité théorique et pratique de législation et de juridiction sur le transport des marchandises par chemin de fer.*

breuses décisions judiciaires ont été rendues ; il y a eu des conventions, sanctionnées par l'autorité administrative, qui ont réglé les rapports de quelques compagnies ; il vient enfin d'être rendu un arrêté ministériel (27 octobre 1900), applicable à partir du 1^{er} janvier 1901, qui a mis fin à une variation de jurisprudence entre la Cour de cassation et plusieurs autres Cours et tribunaux.

La question traitée si rapidement par M. Sarrut peut donc recevoir des développements, qui ne manqueront peut-être pas d'intérêt pour les commerçants et les compagnies de chemins de fer.

*
* *

Avec la multiplicité des lignes de chemins de fer, il est rare qu'une marchandise, pour aller d'un point à un autre, ne puisse employer qu'un seul trajet ; beaucoup de chemins, sinon tous, peuvent mener à un point déterminé, comme à Rome.

Or, s'il est vrai en mathématiques que le plus court chemin d'un point à un autre soit la ligne droite, cela n'est pas toujours vrai en matière de transports par chemins de fer. Il arrive fréquemment qu'une marchandise, transportée par une voie détournée, parvienne plus rapidement que par la voie se rapprochant le plus de la ligne droite, la plus courte par conséquent au point de vue kilométrique.

D'un autre côté, s'il paraît juste que, pour un même travail, la rémunération soit proportionnelle à la quantité, si le cahier des charges des compagnies proclame lui-même le principe que le prix de transport doit être propor-

tionnel au chemin parcouru, il n'en est pas moins vrai, en pratique, que souvent un trajet, détourné et plus long kilométriquement, est moins cher qu'un itinéraire direct et plus court. Expliquons ces anomalies.

§ 1. — *Comment un itinéraire détourné peut être plus rapide que l'itinéraire direct.*

Petite vitesse.— Les réseaux des compagnies de chemins de fer se divisent en lignes principales et secondaires. Sur les lignes principales, les marchandises ont droit à une accélération de vitesse : elles sont transportées à une vitesse de 200 kilom. par jour, tandis que sur les lignes secondaires, la vitesse n'est que de 125 kilom. Voici d'ailleurs le texte qui réglemente ce point :

Article 52 des conditions d'application générales

Délais de Transport. — Les animaux denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse sont expédiés, transportés et livrés, de gare en gare dans les délais fixés par les arrêtés ministériels, dont extraits ci-après :

(Arrêté ministériel du 12 juin 1866)

« Art. 6. — *Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise.*

« Art. 7. — *La durée du trajet pour les transports à petite vitesse, sera calculée à raison de 24 heures par fraction indivisible de 125 kilomètres.*

« *Ne seront pas comptés les excédents de distances jusques et y compris 25 kilomètres. Ainsi 150 kilomètres compteront comme 175, 275 comme 250, etc..*

« Art. 8. (1) — Sur les lignes ou sections de réseaux désignées à la suite du présent paragraphe, et dans les deux sens, tant pour les parcours partiels que pour le parcours total, la durée du trajet sera réduite à 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres pour les animaux ainsi que pour les marchandises taxées aux prix des 1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e séries des tarifs généraux de chaque Compagnie, conformément à la classification générale en vigueur approuvée par décisions ministérielles et, en général, pour toutes les marchandises, denrées et objets quelconques qui, rangés dans les séries inférieures, seraient taxés au prix de la 4^e série sur la demande des expéditeurs ».

Réseau du Nord

LIGNES DE :	LIGNES DE :
Paris à Boulogne.	Paris à Cambrai et à Somain.
Paris à Calais.	Paris à Arras, à Béthune et à Hazebrouck.
Paris à Dunkerque.	Paris à Anor.
Paris à Lille et Tourcoing.	Rouen à Lille.
Paris à Lille et Baizieux.	Amiens à Ormoy, par Estrées-Saint-Denis.
Paris à Valenciennes et Blanc-Misseron.	Amiens à Laon.
Paris à Jeumont.	

Réseau de l'Est

LIGNES DE :	LIGNES DE :
Paris à Igney-Avicourt (viâ Châlons-sur-Marne).	Paris à Givet,
Paris à Pagny-sur-Moselle (viâ Châlons-s.-Marne-Frouard).	Laon à Gray.
Paris à Belfort.	Givet à Nancy.
	Laon à Is-sur-Tille.

Réseau de l'Ouest

LIGNES DE :	LIGNES DE :
Paris au Havre,	Paris à Dieppe par Pontoise.
Paris à Cherbourg.	Serquigny à Rouen.
Paris à Brest.	Mans à Mezidon.
Paris à Granville.	Mans à Angers.

1. Modifié et complété par l'article 1^{er} de l'arrêté ministériel du 29 décembre 1886.

Réseau d'Orléans

LIGNES DE :	LIGNES DE :
<i>Paris à Bordeaux (Bastide, Saint-Jean ou transit).</i>	<i>Mans à Saincaize.</i>
<i>Paris à Agen.</i>	<i>Mans à Gannat.</i>
<i>Paris à Saincaize.</i>	<i>Nantes à Saincaize,</i>
<i>Paris à Nantes et à St-Nazaire,</i>	<i>Nantes à Gannat.</i>
<i>Paris à Toulouse.</i>	<i>Bordeaux à Gannat.</i>
<i>Paris à Montluçon.</i>	<i>Bordeaux à Toulouse par Péri-</i>
<i>Mans à Bordeaux.</i>	<i>gueux.</i>
	<i>Montluçon à Moulins.</i>

Réseau de Paris à Lyon et à la Méditerranée

LIGNES DE : *	LIGNES DE :
<i>Paris à Marseille et à Nice.</i>	<i>Tarascon à Cette,</i>
<i>Paris à Nîmes par Clermont.</i>	<i>Paris à Grenoble.</i>
<i>Saint-Germain-des-Fossés à Lyon</i>	<i>Dijon à Pontarlier.</i>
<i>par Tarare et par St-Etienne.</i>	<i>Vesoul à Lyon par Besançon.</i>
<i>Paris à Genève.</i>	<i>Lyon à Nîmes, par la rive droite</i>
<i>Paris à Modane.</i>	<i>du Rhône.</i>
<i>Paris à Belfort.</i>	

Réseau du Midi

LIGNES DE :	LIGNE DE :
<i>Bordeaux (Bastide ou St-Jean) à Irun.</i>	<i>Narbonne à Port-Bou.</i>
<i>Bordeaux (Bastide ou St-Jean) à Cette (par Toulouse).</i>	

Réseau de l'Etat

LIGNES DE :	LIGNES DE :
<i>Tours aux Sables-d'Olonne.</i>	<i>Paris à Bordeaux par Château-</i>
<i>Nantes à Coutras, par Clisson.</i>	<i>du-Loir et Saumur.</i>
	<i>Poitiers à la Rochelle et à Roche-</i>
	<i>fort.</i>

« Les animaux et les marchandises taxées comme il est dit ci-dessus
« passant directement sur un même réseau d'une des lignes précitées
« sur une autre de ces mêmes lignes, seront également transportés dans

« le délai de 24 heures par fraction indivisible de 200 kilomètres,
« comme si le transport avait lieu sur une seule et même ligne ».

« Pour les animaux et les marchandises qui emprunteraient succes-
« vement des lignes sur lesquelles ils auraient droit à l'accélération de
« vitesse et d'autres sur lesquels ils n'y auraient pas droit, le délai to-
« tal du transport sera calculé en additionnant les délais partiels affé-
« rents à chacune des lignes du régime différent, sans que, toutefois,
« ce délai total puisse dépasser le délai fixé par l'article 7.

Grande vitesse. — Sur les lignes principales, les trains sont beaucoup plus nombreux et plus rapides, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, tandis que sur les lignes secondaires, il y a souvent, aux gares de bifurcation, de longs stationnements à faire pour attendre un train en correspondance avec la gare destinataire.

On comprend donc facilement qu'en détournant une marchandise, pour la faire aboutir à une ligne principale, on puisse arriver à lui faire parcourir un trajet plus long, en un espace de temps plus court. De même un voyageur, en faisant un détour, peut arriver à destination plus vite que s'il avait suivi le trajet le plus direct.

Deux exemples, empruntés à la jurisprudence, vont nous aider à mieux fixer la question.

A. Un voyageur de commerce part de Lille pour Cambrai, après avoir fait enregistrer cinq colis comme bagages. Il passe par Somain et Louches, faisant un trajet de 60 kilom. et arrive à Cambrai avant ses bagages, qui avaient été dirigés par Arleux et n'avaient eu à faire qu'un trajet de 55 kilom.

Le voyageur était arrivé à Cambrai à 8 h. 45 du matin ; ses bagages n'y sont parvenus qu'une heure plus tard environ, à 9 h. 30. Or, le marché de Cambrai, auquel se rendait

le voyageur, commençait à 9 heures du matin : ses bagages étaient donc arrivés trop tard et pour ce retard la Compagnie du Nord fut assignée en 60 francs de dommages-intérêts, devant le tribunal de commerce de Lille.

B. En octobre 1898, un marchand de poissons est établi à Saint-Junien et il fait venir du poisson des Sables-d'Olonnes ; mais la marchandise qu'il attend par le train 1702, venant d'Angoulême à 6 h. 56 du matin, ne lui arrive qu'à 4 h. 22 de l'après-midi, par Limoges-Montjouis et Le Dorat. Il n'a donc pas pu vendre sa marchandise pour le déjeuner du vendredi matin, et comme les ménagères achètent ordinairement, le matin, le poisson pour toute la journée ; que de plus, le soir, le poisson aura perdu de sa fraîcheur : il a bien des chances de ne rien vendre du tout. Cependant le trajet par Le Dorat et Limoges n'a que 387 kilomètres, tandis qu'on en trouve 404 par Angoulême. Le négociant reproche aux transporteurs d'avoir choisi l'itinéraire le moins rapide, quoique le plus court kilométriquement et le moins cher. La question est soumise au tribunal civil de Rochecouart, jugeant commercialement, par exploit du 7 octobre 1898.

En règle générale, la taxe étant proportionnelle aux kilomètres à parcourir, les Compagnies, dans les deux exemples précédents, avaient choisi la voie la plus courte kilométriquement, parce qu'elle était la moins coûteuse. Les destinataires critiquaient cette façon d'interpréter leurs intérêts et leurs désirs et soutenaient qu'ils avaient avantage à payer plus cher et à recevoir plus vite leurs marchandises. Le marayeur de Saint-Junien notamment exposait que son commerce lui devenait impossible, si les transporteurs

voulaient continuer à lui faire venir son poisson par Le Dorat.

Si tous les expéditeurs ou destinataires avaient les mêmes prétentions, rien ne serait plus facile que de s'entendre et la question d'itinéraire serait vite résolue. Les Compagnies expédieraient par la voie la plus rapide, quittes à percevoir un supplément de prix pour l'allongement de parcours, s'il y avait lieu.

Mais la difficulté est que tous les négociants ne sont pas d'accord, et que, s'il y en a qui recherchent la rapidité, d'autres recherchent l'économie. Nous avons cité deux exemples où des destinataires avaient assigné des Compagnies de chemins de fer pour avoir pris la voie la plus économique, mais la moins rapide ; nous allons en citer d'autres où les négociants reprochent au contraire aux Compagnies d'avoir employé une voie moins économique, quoique plus rapide. Avant de citer ces exemples, il conviendrait d'expliquer comment un trajet peut être plus économique tout en étant plus long kilométriquement.

§ 2. — *Comment un itinéraire détourné peut être plus économique que l'itinéraire direct*

Chacun sait que la taxe est kilométrique, c'est-à-dire proportionnelle au nombre de kilomètres à parcourir ; donc plus un trajet est long kilométriquement, plus il doit être coûteux. C'est pour cela même que dans les exemples précédents, les transporteurs avaient cru bien interpréter la volonté des négociants, en choisissant l'itinéraire le moins long et *probablement* le moins coûteux.

Nous disons *probablement* et non *nécessairement*, car grâce à la variété des tarifs, les Compagnies de chemins de fer arrivent à ce résultat, étonnant et presque incroyable au premier abord, de pouvoir assez souvent transporter des marchandises, par des trajets plus longs, à des prix plus réduits que les prix du trajet direct.

Pour comprendre ce fait, il ne faut pas perdre de vue que les circonstances de la pratique sont souvent fort peu respectueuses des lois de la théorie.

Prius est vivere deinde philosophari a dit un personnage qui devait certainement vivre dans une société, où régnait, comme dans la nôtre, la concurrence, plus ou moins libre, chose qui se joue si facilement des principes. Les Compagnies de chemins de fer, du jour où elles ont commencé l'exploitation de leurs lignes, ont dû aussi songer à vivre, avant de songer à appliquer les lois de la logique et de la théorie. Et pour vivre, il leur a fallu combattre toutes les anciennes entreprises de roulage, de batellerie et de cabotage et empêcher que de nouvelles surgissent. Pour cela, elles se sont attachées à étudier la topographie des lieux, les ressources des diverses localités et leurs industries ; et d'après leurs études, elles ont établi des prix de transport d'une variété infinie.

Ici un fleuve permet-il des relations entre deux localités, immédiatement les Compagnies créent des prix réduits qui défient toute concurrence, sauf à relever la taxe au-delà de la zone de concurrence. Plus loin, telle ou telle industrie est-elle menacée dans son existence par les prix ordinaires de transport, ou bien s'agit-il de lui attirer de nouveaux débouchés, les Compagnies créent des prix exceptionnels

qui, tout en favorisant le commerce, donnent lieu à un accroissement de transports.

Il y a même des prix, dits « prix fermes », qui viennent battre en brèche, dans une certaine mesure, la théorie de la taxe kilométrique. Ces prix fermes sont ainsi appelés, parce qu'ils sont applicables au trajet d'une gare désignée à une autre gare désignée, sans pouvoir être divisés : si une gare, intermédiaire entre les deux gares désignées, veut profiter de ce prix, elle doit le payer en entier, sans aucune déduction pour la différence de distance. Il peut donc y avoir toute une série de relations intermédiaires, comprises entre les deux relations pour lesquelles la taxe ferme a été établie, qui jouissent d'un prix unique, malgré des distances inégales.

En dehors de ces prix fermes, la taxe est toujours kilométrique, en ce sens qu'elle augmente avec le nombre de kilomètres à parcourir, mais comme il y a des taxes différentes sur chaque ligne, il peut arriver qu'en prenant un itinéraire détourné et plus long kilométriquement que l'itinéraire direct, on bénéficie de taxes réduites et on paie en définitive moins cher que sur l'itinéraire court. Les principes, d'après lesquels les économistes prétendent que la rémunération devrait être proportionnelle au travail fourni, alors surtout qu'il s'agit d'un même genre de travail, sont bien quelque peu négligés, mais les transporteurs y trouvent leur profit, et on ne saurait leur reprocher d'appliquer les procédés de concurrence que toutes les industries appliquent. S'il y a des critiques à faire c'est surtout au principe de concurrence qu'il faut les adresser.

Ces explications sommaires sur les tarifs nous suffisent

pour le moment et nous permettent de présenter les deux exemples suivants, empruntées, entre mille, à la jurisprudence.

A. Au mois de mars 1898, un expéditeur envoyait du café, de Marseille à Pontivy. Les transporteurs firent suivre à la marchandise le trajet suivant : de Marseille à Gannat transit (471 kilomètres), de Gannat à Vannes et Pontivy (694 kilomètres). L'expéditeur avait réclamé le tarif le plus réduit et la taxe avait été calculée à la 3^e série des tarifs généraux des Compagnies, la plus réduite sur ce trajet, ce qui avait donné à percevoir 50 francs y compris timbre et enregistrement.

A l'arrivée le destinataire refusa d'acquitter les frais de transport pour cause de surtaxe, prétendant que l'envoi aurait dû être dirigé de Marseille à Saincaize (585 kilomètres) et de Saincaize à Vannes et Pontivy (605 kilomètres). Cette voie avait 25 kilomètres de plus que la première, mais comme elle jouissait de la taxe plus réduite d'un tarif commun E 19, de Marseille à Vannes, au lieu de payer 50 francs, le destinataire n'avait plus à payer que 31 fr. 20, soit un bénéfice pour lui de 18 fr. 80 pour 400 kilos de café.

Les transporteurs assignèrent le destinataire devant le tribunal de commerce de Pontivy, en paiement de 50 francs.

B. En janvier 1884, des négociants remirent en gare de Saint-Léonard (Haute-Vienne) 78 balles papier d'emballage, 5.000 kilos, pour être expédiées en petite vitesse à Béziers, au prix du tarif le plus réduit. A l'arrivée la Compagnie du Midi réclama 294 fr. 15 pour frais de voiture ; le destinataire paya, mais en faisant des réserves, au nom des

expéditeurs, pour trop perçu. Le 3 décembre 1881, les transporteurs étaient assignés devant le tribunal de commerce de Limoges en restitution de 51 fr. 19. Cet excès de perception résultait, d'après la demande, de ce que la gare de Saint-Léonard, au lieu de faire passer les marchandises par la voie de Toulouse, les avait fait passer par celle de Rodez. Cependant le trajet *viâ* Toulouse comporte 527 kilomètres, soit 49 kilomètres de plus que le trajet *viâ* Rodez qui n'a que 478 kilomètres.

§ 3. — *Nécessité de règles fixes.*

Dans la première série d'exemples, nous avons vu les compagnies en présence de négociants qui leur reprochaient d'avoir pris une voie plus économique, mais moins rapide que telle autre ; dans la deuxième série d'exemples, nous avons montré, au contraire, les compagnies aux prises avec des négociants qui leur reprochaient d'avoir suivi une voie plus rapide, mais moins économique que telle autre. Les uns disent aux compagnies de chemins de fer : « Peu nous importe de payer plus cher ; ce qu'il nous faut avant tout, c'est de recevoir rapidement nos marchandises. » Les autres, au contraire, leur disent : « Peu nous importe d'attendre un ou plusieurs jours de plus, nous cherchons avant tout l'économie dans le transport, afin de diminuer nos frais de revient et pouvoir livrer nos marchandises à un prix plus rémunérateur. »

Il est facile de comprendre que l'on ne peut pas laisser ainsi les compagnies aux prises avec des intérêts aussi contraires et que les négociants pourraient faire varier

selon leurs caprices, de telle sorte que les compagnies ne seraient jamais sûres d'avoir échappé à tout reproche. La réciproque aurait d'ailleurs les mêmes inconvénients pour les commerçants, les compagnies alléguant tantôt qu'elles ont cherché l'économie, tantôt la rapidité. Car s'il est des cas où un itinéraire réunisse la triple qualité d'être le plus court, le plus rapide et le plus économique, ces cas sont rares, et les cas contraires sont plus fréquents. Les nombreux procès qui surgissent à chaque instant en sont une preuve et le transport par chemins de fer deviendrait impossible, s'il n'y avait pas des principes fixes et précis, pour régler les différends sur ce point entre transporteurs et négociants.

La connaissance de ces principes ne peut être que d'une très grande utilité aux commerçants ; elle permettra, à tel d'entre eux, comme le marayeur de Saint-Junien, de maintenir son négoce. Grâce à elle, tel autre pourra étendre le champ de ses opérations, les économies de transports, qu'il arrivera à faire, lui permettant de servir des localités plus éloignées, sans perdre complètement, dans les frais de transport, le profit sur lequel est en droit de compter tout producteur ou commerçant.

Depuis longtemps, il s'est fondé des agences de détaxes, qui luttent énergiquement contre les compagnies de chemins de fer. Ceux qui s'étonneraient de voir un procès porté jusqu'à la Cour de cassation, bien qu'il ne s'agisse parfois que d'une somme insignifiante, cesseront de s'étonner s'ils veulent bien remarquer que le procès, sous le nom d'un expéditeur ou d'un destinataire, est presque toujours soutenu par une agence de détaxes qui a, en réserve,

des milliers de lettres de voiture analogues, de sorte que, si les compagnies perdent le procès, c'est par centaines de mille francs que se soldera leur perte ; de même que l'agence, en cas d'insuccès, sera obligée d'abandonner de vastes espérances. D'après l'article 108 du Code de commerce, en effet, les actions en matière de taxe ne se prescrivent que par cinq ans : un grand nombre d'expéditions peuvent donc être intéressées par la combinaison d'itinéraire, que peut découvrir, après de longues recherches, un paisible agent de détaxes.

Nous avons pu voir que, dans les différents procès, au sujet de l'itinéraire, les compagnies et le public ne luttent que pour avoir droit à tels délais ou à tels tarifs. Il nous paraît pour cela nécessaire de donner un rapide aperçu du mode de calculer les délais et de l'aspect général des tarifs : nous donnerons ainsi plus de clarté à notre étude.

CHAPITRE II

DÉLAIS ET TARIFS

§ 1. — *Mode de calcul des délais*

A. *Grande vitesse.* — Les délais de grande vitesse sont réglés par l'arrêté ministériel du 12 juin 1866 (art. 2, 3, 4, 5 et 14) modifié par les arrêtés ministériels des 6 octobre 1878, 3 novembre 1879 et 12 mai 1883.

La marchandise n'a droit qu'au premier train, comprenant des voitures de toutes classes et se dirigeant sur la destination, qui part trois heures après la remise à la gare expéditrice. Pour permettre le calcul des délais, la déclaration d'expédition G. V. porte l'heure de la remise de la marchandise.

Lorsque la marchandise passe d'un réseau à un autre, il faut distinguer si la localité de transit a une gare commune aux deux réseaux, ou si ces réseaux ont chacun leur gare distincte reliée à l'autre par des rails. Dans le premier cas, le délai de transit est de trois heures sans tenir compte de la fermeture des gares ; il est de six heures dans le second cas, en dehors du temps de fermeture des gares.

En définitive, pour qu'une marchandise ait le droit d'être transportée par un train déterminé, il faut : 1° qu'elle ait été remise trois heures avant le départ de ce train ; 2° que ce train comprenne des voitures de toutes classes ; 3° qu'il se dirige sur la destination ; 4° qu'il ne se trouve pas parmi les trains express indiqués dans la marche des trains comme pouvant ne pas prendre des marchandises au-dessus de 10 kilos. Cass., ch. civ., 4 avril 1900, S. 1. 415, *Le Droit* du 3 juillet 1900 ; Cass., ch. civ., 14 janv. 1899, D. 1900. 1. 540, S. 1900. 1. 46.

Pour la livraison en gare, les compagnies ont à l'arrivée un délai de deux heures, après l'ouverture de la gare, pour la mise à disposition. Si la livraison doit être faite à domicile, ce sont alors les délais du factage.

Ces délais sont obligatoires dans leur totalité, et les compagnies ne sauraient elles-mêmes en abandonner une partie : Cass., ch. civ., 21 janv. 1901, *Gaz. du Pal.*, 1901. 1. 256 ; trib. de com. de Fécamp, 4 août 1897, *La Loi* du 16 octobre 1897 ; trib. de com. de la Seine, 19 septembre 1896, le *Droit* du 1^{er} décembre 1896. En expédiant les marchandises par un train antérieur, les compagnies ne renoncent pas à leurs délais réglementaires qui sont à la fois le maximum de vitesse promis aux expéditeurs et le maximum de délais accordé aux transporteurs : Cass., ch. civ., 21 décembre 1896, le *Droit* du 29 juin 1897. Le délai de trois heures entre simplement pour le calcul des délais réglementaires, dont le détail n'est pas obligatoire pour les compagnies, mais la totalité seule : cass. req., 12 mars 1895. S. 1895. 1. 459.

En réfléchissant sur ces délais réglementaires et leur

rigueur consacrée par la jurisprudence, et en remarquant d'un autre côté qu'il y a certaines lignes où les trains ne passent que rarement, on comprendra facilement qu'une compagnie, à laquelle on reproche un retard, pourrait toujours trouver un itinéraire d'après lequel elle ne serait pas en retard. D'autre part, un commerçant, qui n'a aucun retard à reprocher aux compagnies, pourrait arriver à trouver un itinéraire, d'après lequel il aurait une taxe moindre à payer, soit parce que cet itinéraire est plus court kilométriquement, soit parce qu'il jouit de tarifs spéciaux, qui existent en grande vitesse comme en petite vitesse.

Petite vitesse. — Nous avons déjà cité le texte qui fixe les délais de petite vitesse (1). Le jour de la remise ne compte pas. Les compagnies ont un jour pour faire l'expédition ; puis la marchandise voyage à 125 kilomètres par 24 heures sur certaines lignes, à 200 kilomètres sur certaines autres. Quand la marchandise voyage à 200 kilomètres, toute fraction de 200 kilomètres compte comme pour 200, tandis qu'à 125 kilomètres, la fraction de 125 kilomètres doit être supérieure à 25 kilomètres, pour compter comme pour 125 kilomètres. La différence n'est sensible que sur les longues distances ; car, pour une distance de 250 kilomètres, par exemple, les délais sont les mêmes sur toutes catégories de lignes. On a en effet deux jours d'un côté comme de l'autre. Lorsqu'un trajet comporte les deux catégories de lignes, on calcule distinctement sur chaque catégorie et on additionne, sans toutefois que les délais puissent

1. Voir page 3.

dépasser ceux que l'on aurait, si on avait une seule ligne à 125 kilomètres. Exemple : 40 kilomètres sur une ligne à 125 kilomètres et 234 sur une ligne à 200 ; en comptant séparément on aurait un jour sur la première ligne, deux jours sur la seconde, soit au total trois jours ; mais comme on n'aurait eu qu'un délai de deux jours, si tout le trajet n'avait eu lieu que sur une ligne à 125 kilomètres, on n'aura droit qu'à deux jours.

Le délai de transmission d'un réseau à l'autre est d'un jour, si la gare de transit est commune aux deux réseaux, de deux jours si chacun des réseaux a sa gare distincte reliée à l'autre par des rails. Si les gares distinctes n'étaient pas reliées par rails, on appliquerait alors les délais du camionnage, comme on appliquerait les délais du factage pour la grande vitesse.

A l'arrivée, les compagnies ont un jour pour la mise à disposition, lorsque la livraison doit avoir lieu en gare ; pour la livraison à domicile, elles ont droit aux délais de camionnage, délais qui varient suivant les localités.

Suivant la jurisprudence, citée plus haut pour la grande vitesse et qui s'applique également à la petite vitesse, c'est la totalité seule de ces délais qui est obligatoire.

Outre ces délais, qui sont ceux du tarif général, les compagnies sont autorisées à stipuler, dans des tarifs spéciaux, en échange d'une réduction de prix, un allongement de délais qui est ordinairement de cinq jours. Avant l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, mis en vigueur le 1^{er} janvier 1901, lorsqu'une expédition empruntait les réseaux de plusieurs compagnies, celles-ci cumulaient les délais des tarifs spéciaux appliqués sur chaque réseau, ce qui donnait

parfois un total considérable. Depuis cet arrêté, les compagnies ont dû faire homologuer de nouvelles conditions des tarifs spéciaux, qui excluent ce cumul des délais. Les compagnies n'ont droit qu'à l'allongement le plus long accordé par l'un des tarifs appliqués. L'article 4 des nouvelles conditions dit en effet, dans son alinéa 2^e : « En cas de sou-
« dure de plusieurs tarifs spéciaux (intérieurs ou com-
« muns), les allongements de délais spécifiés dans ces
« tarifs ne se cumuleront pas. Le plus grand de ces allon-
« gements sera seul appliqué ».

En petite vitesse comme en grande vitesse, pour se soustraire aux conséquences d'un retard, il serait facile aux compagnies d'alléguer que la marchandise a suivi un itinéraire détourné, dont les délais n'ont pas été dépassés. De même un commerçant qui n'aurait aucun retard à reprocher aux compagnies, ou une agence de détaxes en son nom, pourrait, dans le calme et le silence du cabinet, trouver après coup un itinéraire plus économique et reprocher aux compagnies de ne pas l'avoir suivi. La multiplicité d'itinéraires pourrait donc servir d'arme tant aux commerçants qu'aux transporteurs. L'intérêt des uns comme des autres est donc que le choix de l'itinéraire ne soit pas laissé à l'arbitraire, mais réglé par des principes précis et non équivoques.

§ 2. — *Tarifs*

L'article 42 du cahier des charges a fixé les taxes que les compagnies étaient autorisées à percevoir et les a divisées en quatre catégories :

1° Tarif pour les voyageurs et les animaux en grande vitesse et en petite vitesse ;

2° *Tarif par tonne et PAR KILOMÈTRE* pour les marchandises transportées à grande et à petite vitesse. Celles de petite vitesse qui avaient été divisées en trois classes, le furent en quatre classes par la convention de 1863 (pour la compagnie du Nord, la convention est de 1869).

3° Tarif des voitures et matériel roulant transportés à petite vitesse ;

4° Tarif pour les transports des pompes funèbres à grande vitesse.

Les taxes de la deuxième catégorie sont proportionnelles à la distance, sauf pour la quatrième classe, ajoutée plus tard, des marchandises voyageant en petite vitesse qui sont à base décroissante à raison de la distance parcourue. Cette classe comprend en effet des marchandises pesantes et de peu de valeur, qui par conséquent ne pourraient supporter les frais d'un trop long parcours. Comme certains frais généraux ne se répètent pas, qu'une marchandise ne coûte pas à une compagnie deux fois plus cher, pour être transportée deux fois plus loin, les compagnies peuvent diminuer le prix du kilomètre proportionnellement au nombre de kilomètres parcourus, par exemple telle marchandise qui paie 10 centimes la tonne par kilomètre, ne paiera que 8 centimes après 100 kilomètres, 6 centimes après 200. Les compagnies permettent ainsi d'étendre le champ d'écoulement d'une marchandise et elles bénéficient de transports plus nombreux, sans que leurs frais généraux soient sensiblement modifiés. Ce sont les mêmes principes qui présideront à l'établissement des prix exceptionnels.

Ces prix de l'article 42 du cahier des charges ne peuvent être dépassés, ils constituent le *tarif maximum* ; mais ils peuvent être abaissés d'après l'article 48 et les compagnies ont usé de ce droit de deux façons.

1° A la place du tarif maximum du cahier des charges, elles ont établi des prix plus favorables sans aucune condition. C'est le tarif général, comprenant six séries, au lieu des quatre classes du tarif maximum. Le tarif général forme le droit commun, il est, en principe, seul applicable quand les parties n'en ont pas stipulé un autre ; le tarif maximum n'est employé qu'à titre de sanction pour la violation de certaines conventions que nous étudierons plus tard, au sujet de l'itinéraire légal. Nous voyons donc déjà l'utilité de cet exposé rapide des tarifs.

2° Les compagnies ont établi des tarifs, dits spéciaux, où elles ont consenti un prix encore plus avantageux que celui du tarif général, mais elles ont exigé, en compensation de cette réduction, des conditions qui leur sont favorables, telles que : la clause de non responsabilité pour les avaries de route ; la clause de prolongation des délais ; la clause de minimum de tonnage ; celle de manutention à la charge et aux risques du commerce. Parmi ces tarifs spéciaux, nous devons particulièrement signaler les prix fermes, ou de gare à gare, dont nous avons déjà parlé. Ces prix fermes ne régissent que les relations entre deux points désignés et indiquent la taxe totale correspondante. Ils ont pour but de permettre des rapports commerciaux entre deux points, pour des marchandises dont le prix kilométrique absorberait la valeur, ou dont le transport pourrait être fait autrement que par la voie ferrée.

La connaissance de ces tarifs spéciaux est d'une utilité incalculable pour les commerçants, qui, par des combinaisons d'itinéraires détournés, peuvent arriver à faire de sérieuses économies et lutter victorieusement contre des concurrents.

Ici encore nous retrouvons la nécessité de règles précises et certaines pour déterminer l'emploi d'un itinéraire relativement aux tarifs à appliquer. Nous allons aborder l'étude de ces règles qui se résument à trois et peuvent s'énoncer ainsi :

1° L'expéditeur est maître de choisir l'itinéraire qu'il veut ;

2° Si l'expéditeur n'a pas choisi d'itinéraire et s'il n'a pas revendiqué les tarifs spéciaux, c'est l'itinéraire direct ou le plus court kilométriquement qui doit être suivi ;

3° Si les tarifs spéciaux ont été revendiqués par l'expéditeur, les compagnies doivent rechercher l'itinéraire le plus économique.

Ce sont là les règles générales auxquelles la théorie de l'itinéraire légal viendra rapporter quelques restrictions. La théorie de l'itinéraire légal est le fait de conventions spéciales entre l'administration des chemins de fer de l'Etat et les compagnies d'Orléans et de l'Ouest : nous l'étudierons dans un chapitre spécial.

CHAPITRE III

LIBRE CHOIX DE L'ITINÉRAIRE PAR L'EXPÉDITEUR

Le principe, qui domine la matière que nous traitons, est que l'expéditeur est maître absolu de désigner la voie que les marchandises devront suivre, cette voie fût-elle plus longue et plus coûteuse que toute autre. « Les expéditeurs, « dit une circulaire ministérielle du 28 mai 1867 (1), ont un « droit absolu de choisir l'itinéraire qui devra être suivi « par leurs marchandises, à la condition de payer le tarif « qui s'applique à cet itinéraire. » Enfin les nouvelles conditions générales d'application des tarifs spéciaux énoncent clairement cette règle, puisque la gare expéditrice ne doit s'occuper du choix de l'itinéraire qu'en cas de silence de l'expéditeur sur ce point : Art. 1^{er}..... « Si l'expéditeur, « après avoir inscrit l'une des mentions « tarif spécial, tarif « réduit, tarif le plus réduit », indique un itinéraire, la gare « expéditrice appliquera le prix le plus réduit correspondant « à cet itinéraire. »

1. *Code annoté des chemins de fer en exploitation*, Lamé-Fleury, 3^e édit. pages 199-200.

Mais vraiment était-il besoin d'un texte pour établir une règle aussi simple ! Ne s'imposait-elle pas d'elle-même ? Un expéditeur peut avoir une foule de raisons pour donner à sa marchandise tel itinéraire déterminé. C'est par exemple un expéditeur de bestiaux, qui veut donner des soins à ses bêtes, à telle et telle gare, ou qui veut tenter de les vendre à tel et tel point, où il donne rendez-vous à un acheteur possible. Il lui importe peu alors de faire prendre à sa marchandise un itinéraire plus ou moins détourné, et l'on ne voit pas comment et pourquoi il serait interdit à ce négociant de tracer l'itinéraire qui lui convient, puisqu'il offre de payer le prix afférent au parcours désigné.

Quoi qu'il en soit, en qualifiant d'absolu le droit de l'expéditeur, l'arrêté ministériel n'est plus en conformité avec l'état de choses actuel. Par la convention de 1883, qui a créé la théorie de l'itinéraire légal que nous étudierons plus loin, l'administration des chemins de fer de l'Etat et de la Compagnie d'Orléans, auxquelles s'est jointe plus tard la Compagnie de l'Ouest, ont apporté une restriction à la liberté du choix de l'itinéraire par l'expéditeur, puisque, en certaines circonstances que nous exposerons, l'expéditeur ne peut abandonner l'itinéraire dit légal que lui tracent les dites compagnies, sans encourir une conséquence quasi-pénale : il n'a plus droit sur les réseaux contractants, non seulement aux prix exceptionnels des tarifs spéciaux, mais même aux prix du tarif général, c'est le tarif maximum du cahier des charges qu'il doit payer.

En dehors de cet obstacle, provenant de conventions, passées en dehors de lui, l'expéditeur trouve de nombreuses circonstances de fait qui lui rendent parfois difficile

l'usage de son droit de choisir l'itinéraire. Il est souvent dans l'impossibilité de désigner l'itinéraire qui lui serait préférable, parce qu'il ne peut pas arriver à déterminer exactement les distances, pour deux motifs.

A. Les tableaux des distances de l'Orléans seulement, dressés en octobre 1898, forment un très gros volume de 1314 pages. Il faut une certaine habitude pour pouvoir y trouver les distances que l'on cherche et il est fréquent que les commerçants, au milieu de leurs nombreuses occupations et dans la hâte des affaires, n'aient pas le temps de chercher dans ce dédale de chiffres l'itinéraire préférable. Il faut bien remarquer en effet que ce ne sont que les tableaux des distances, dressés en exécution des dispositions du cahier des charges, qui puissent servir légalement de base au calcul des taxes, ces distances fussent-elles erronées : Cass. Ch. civ. 21 janvier, 1901, *Gaz. du Palais*, 1901, p. 412.

B. La situation se complique encore de l'existence de deux sortes de distances : les distances réelles et les distances dites à compter. Ce sont tantôt les unes, tantôt les autres qui doivent servir de base au calcul de la distance totale.

On appelle « distances réelles ou distances légales » le résultat du chaînage contradictoire effectué entre les agents du contrôle et les agents de la compagnie, et dans lequel sont soigneusement réperés les axes des bâtiments et les bifurcations ou autres points intéressants. Mais, en fait, on applique parfois des distances dites « à compter » ou *distances d'application*, qui sont favorables] tantôt aux compagnies, tantôt aux expéditeurs et destinataires. Ainsi, la convention, approuvée par décret du 1^{er} août 1857, a au-

torisé les Compagnies d'Orléans et du Midi à augmenter les distances, à la traversée de la Garonne à Bordeaux, de un kilomètre pour chaque somme de 300.000 fr. dépensée dans la construction du pont, sans excéder 5 kilomètres. Voilà un exemple de *distances à compter* favorables aux compagnies ; mais le plus souvent les distances à compter sont favorables aux commerçants. Elles ont pour but de donner satisfaction à des localités qui auraient pu avoir un tracé plus court. C'est ainsi que de Paris-la-Chapelle à Calais la distance réelle est de 296 kilomètres, tandis que la distance d'application n'est que de 267 kilomètres ; c'est aussi cette distance de 267 kilomètres que l'on compte de Paris-la-Chapelle à Dunkerque, alors que la distance réelle est de 304 kilomètres. Les distances à compter doivent être homologuées par le ministre des travaux publics.

Les compagnies se servent des distances réelles comme d'un contre-poids, à l'aide duquel elles ramènent les prix réduits à un taux plus élevé, sans que le commerce ne s'en effraie. Ainsi, en accordant un prix très avantageux, les compagnies stipuleront que la taxe sera calculée sur la distance réelle et, grâce à ce moyen, elles reprendront d'un côté une partie de la faveur qu'elles accordent de l'autre et elles seront cependant agréables au commerce. Mais tout cela complique la façon de calculer les distances et il est facile de comprendre l'embarras des commerçants pour faire un tel calcul, alors surtout que certaines villes ont plusieurs gares et qu'il peut y avoir des difficultés pour savoir de quelle gare doit partir la distance : Cass., ch.civ., 24 janv. 1894, D. 94. 1. 183.

Ordinairement, les distances sont comptées de station à

station, à partir de l'axe du bâtiment des voyageurs (Palaa, *Dict. des chemins de fer*, 3^e édit., tom. I, page 630) ; l'arrêt ci-dessus décide que cette pratique n'est pas obligatoire lorsqu'il y a deux gares séparées distinctes, l'une pour les voyageurs, l'autre pour les marchandises. Dans ce cas, c'est de l'axe de la gare des marchandises que la distance sera comptée, s'il s'agit de marchandises, et de l'axe de la gare des voyageurs, s'il s'agit de voyageurs. Dans l'article 40 des conditions d'application, tout kilomètre entamé est payé comme s'il avait été parcouru en entier ; il suffit donc de quelques mètres de plus pour faire entrer en taxe un nouveau kilomètre. A noter encore que, d'après le même article, pour toute distance inférieure à 6 kilomètres, la perception est faite comme pour 6 kilomètres.

Avant l'arrêté ministériel du 20 octobre 1900, appliqué depuis le 1^{er} janvier 1901, une autre difficulté existait dans le rigorisme que l'on exigeait pour la désignation d'un itinéraire déterminé, lorsque le transport devait emprunter plusieurs réseaux. Dans ce cas, il ne suffisait plus de demander le tarif le plus réduit, pour que la compagnie expéditrice fut tenue de rechercher la voie la plus économique, il fallait encore que l'expéditeur indiquât les tarifs à appliquer et les points de soudure de ces divers tarifs. Dans ces conditions, le droit de l'expéditeur de choisir l'itinéraire ressemblait à ces nombreux droits dont on a la propriété, mais pas l'usage.

Depuis le 1^{er} janvier 1901, il suffit à l'expéditeur de réclamer le tarif le plus réduit pour que les compagnies soient tenues de rechercher l'itinéraire le plus économique quand l'expédition est faite en petite vitesse.

CHAPITRE IV

RÈGLE DE L'ITINÉRAIRE DIRECT, OU LE PLUS COURT KILOMÉTRIQUEMENT

La règle dominante, avons-nous dit, est que l'expéditeur fixe l'itinéraire à son gré, mais en pratique les expéditeurs demandent rarement un itinéraire ; dès lors que doivent faire les compagnies ?

A défaut d'ordre ou d'indication de la part de l'expéditeur, tous les transports en grande vitesse et ceux, en petite vitesse, qui sont taxés au tarif général, doivent s'effectuer par la voie la plus courte kilométriquement. Nous allons étudier cette règle en grande vitesse et en petite vitesse.

§ 1. — *Grande vitesse.*

Cette règle est nettement formulée pour la grande vitesse par la jurisprudence récente de la Cour de cassation, mais malheureusement, dans un arrêt ancien, la Cour suprême avait formulé une règle tout à fait opposée, consacrant la règle de l'itinéraire le plus rapide, le plus court chronologiquement. Les Cours d'appel et les tribunaux de première instance se sont partagés en deux camps à peu près égaux,

de sorte que la plus grande confusion règne en cette matière et qu'il serait à désirer qu'un texte précis vint rétablir l'unité et la certitude.

Il existe bien un texte qui paraît fort précis et qui a dû certainement entraîner la Cour de cassation dans sa nouvelle jurisprudence, c'est une des conditions du tarif général commun grande vitesse ainsi conçue : « Les prix sont
« établis par l'itinéraire le plus court et les délais calculés
« par cet itinéraire. Pour les relations entre les sept grande
« réseaux, viâ Paris. les distances se calculent par l'itiné-
« raire le plus court, empruntant soit la grande ceinture,
« soit la petite ceinture ».

Mais ce texte paraît surtout devoir lier les sept grands réseaux entre eux (1) ; en tous cas, malgré sa précision, il ne saurait porter échec au principe du libre choix de l'expéditeur qui peut s'exercer en dehors de toute formalité, et la question qui s'agit est de savoir précisément si, dans certaines circonstances, la revendication de la grande vitesse n'entraîne pas le choix de l'itinéraire rapide.

A. Ancienne jurisprudence de la Cour de cassation. — Par son arrêt du 13 juin 1894 (S. 95. 1. 93), la Cour de cassation adoptait, pour les expéditions en grande vitesse, la règle de l'itinéraire le plus court chronologiquement ou le plus rapide. Voici le texte de cet arrêt :

« Attendu que si les compagnies de chemins de fer doi-
« vent, en règle générale, faire voyager par la route kilo-
« métriquement la plus courte les marchandises qui leur
« sont confiées, cette règle reçoit exception, soit quant un

1. Voir chap. VI, § 5, p. 68.

« autre itinéraire a été expressément stipulé, soit quant
« l'application qui en serait faite serait incompatible avec
« celle du tarif requis ou avec les conditions du mode de
« transport choisi par l'expéditeur. »

Dans cette espèce, il existait entre les gares de départ et d'arrivée une ligne directe, mais les marchandises pouvaient aussi être transportées par un trajet légèrement plus court, mais nécessitant trois transbordements ou changements de ligne. La Compagnie P.-L.-M., qui avait un retard à se reprocher, si l'on calculait les délais par la voie directe, prétendait que, conformément aux principes généraux, le trajet le plus court kilométriquement était seul obligatoire pour elle et que les délais de transport devaient être calculés d'après ce trajet. Si ce système avait été suivi, la Compagnie P.-L.-M. n'aurait pas eu de retard à se reprocher, grâce aux arrêts que devaient subir les marchandises aux divers embranchements, pour attendre les trains correspondants ; tandis que si ces marchandises eussent été laissées dans le premier train, elles seraient arrivées directement. Elles auraient bien, dans ce dernier cas, fait un ou deux kilomètres de plus, mais elles seraient parvenues à Menton, leur destination, le 5 avril à 9 h. 33 du matin, au lieu d'y parvenir le 6 avril seulement à 8 heures du matin.

La chambre civile asseoit son arrêt sur une interprétation de l'arrêté ministériel du 12 juin 1866, indiquant les délais de grande vitesse. L'article 2 de cet arrêté, modifié et complété par l'arrêté du 6 décembre 1878, dit en effet ceci : « Les animaux, denrées, marchandises et objets quel-
« conques à grande vitesse, seront expédiés par le PRE-

« MIER train de voyageurs, comprenant des voitures de
« toutes classes et correspondant avec leur destination,
« pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois
« heures au moins avant l'heure réglementaire du départ
« du train, faute de quoi ils seront remis au départ sui-
« vant. »

La marchandise avait été remise à Arles, en destination de Menton, en temps voulu pour prendre un train se rendant directement à Menton ; elle avait donc dû être chargée dans ce train, et la Cour de cassation déclare qu'elle n'aurait pas dû en être déchargée.

Cet arrêt paraît avoir été rendu par des juges assez hésitants ; il n'établit peut-être pas nettement la règle de l'itinéraire rapide pour la grande vitesse ; mais il semble trouver dans les circonstances de l'espèce des motifs suffisants pour faire croire que l'itinéraire rapide avait été implicitement réclamé par l'expéditeur : l'itinéraire rapide n'avait qu'un allongement de parcours fort minime et sur l'autre itinéraire la prolongation de délais était trop considérable et incompatible avec la grande vitesse réclamée.

Cet arrêt a inspiré d'autres décisions qui adoptent catégoriquement la règle de l'itinéraire rapide pour les expéditions en grande vitesse, malgré le texte cité plus haut des conditions du tarif général commun grande vitesse, mis en vigueur le 29 juillet 1892. C'est ainsi que le tribunal de Saint-Etienne a jugé que la règle, d'après laquelle les compagnies doivent faire suivre aux marchandises la route kilométriquement la plus courte, reçoit exception, soit quand un autre itinéraire a été expressément réclamé, soit quand l'application de cette règle serait incom-

patible avec celle du tarif requis, ou avec les conditions du mode de transport choisi. « Notamment, dit le tribunal, « une compagnie est en faute lorsque des marchandises « en grande vitesse sont déchargées en cours de route « du train correspondant avec leur destination, qu'elles « sont l'objet de plusieurs transbordements entraînant des « pertes de temps et dès lors ne parviennent à destination « que postérieurement à l'arrivée du train réglementaire, « alors même que l'itinéraire suivi est kilométriquement « plus court ». Trib. de com. de Saint-Etienne, 7 mars 1900, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 7 mai 1900 ; Sic : Lyon. 21 mars 1899 ; *La Loi* du 10 mai 1899 ; 8 mai 1900, *Gazette commerciale de Lyon* du 16 juin 1900 ; 19 mai 1900, *Gazette commerciale de Lyon*, 16 août 1900.

Déjà par son jugement du 15 mars 1898, le tribunal de commerce de Lyon avait déclaré qu'il était de jurisprudence certaine, sanctionnée par un arrêt de la Cour de cassation (c'est notre arrêt du 13 juin 1894), qu'en certains cas les compagnies doivent faire exception à l'application de l'itinéraire kilométriquement le plus court et le plus économique, en lui substituant un parcours plus rapide, notamment en matière de marchandises, destinées aux halles et marchés et de nature périssable : *Moniteur judiciaire de Lyon* du 31 mars 1898.

Enfin le tribunal de Saint-Etienne a été plus catégorique ; il établit qu'en matière de transports par grande vitesse si aucun itinéraire spécial n'a été revendiqué, le transport, en thèse générale, doit être effectué par la voie chronologiquement la plus courte : Saint-Etienne, 14 juin 1899 *La Loi* du 27 juillet 1899.

Beaucoup d'autres tribunaux se sont rangés à cette jurisprudence.

B. Jurisprudence récente de la Cour de cassation. Itinéraire le plus court. — En dehors de son arrêt du 13 juin 1894, la Cour de cassation paraît proclamer avec une grande fermeté le principe de l'itinéraire le plus court kilométriquement, même en grande vitesse. Elle a jugé notamment, qu'en l'absence de stipulations particulières, les compagnies doivent, tant en grande vitesse qu'en petite vitesse, choisir la voie la plus courte et la moins coûteuse : Cass., ch. civile, 14 décembre 1898. S. 99. 1. 190 ; D. 99. 1. 422 ; *Pand. franç.*, 99. 1. 462.

Cet arrêt du 14 décembre 1898 est à citer entièrement, car il s'agit en l'espèce de colis poissons, matière essentiellement périssable ; et, en prenant l'itinéraire le plus court kilométriquement, la Compagnie du Nord faisait subir à l'expédition un retard de 8 heures environ : il y avait donc là des circonstances de fait assez importantes, pour que la Cour de cassation rendît un arrêt analogue à celui du 13 juin 1894. Or voici son arrêt :

« Attendu que Sangnier a remis, le 6 octobre 1895 à
« 4 heures du soir, en gare du Tréport, 22 paniers marée
« pesant ensemble 490 kilos, pour être expédiés en grande
« vitesse à Paris, et qu'il n'a pas désigné l'itinéraire à sui-
« vre ; — attendu que d'une part un délai de 3 heures était
« imparti à la compagnie pour effectuer l'expédition des mar-
« chandises de toute nature ; qu'elle n'était donc pas tenue
« de diriger sur Paris les colis litigieux par le train de
« de 6 h. 20 ; *viâ* Abbancourt et Beauvais ; que, d'autre

« part, à défaut de réquisition spéciale, elle devait choisir
« la voie la moins longue et la moins coûteuse et différer
« l'expédition jusqu'au départ du premier train, suivant
« le dit itinéraire, c'est-à-dire jusqu'au départ de celui de
« 5 h. 20 du matin, le 7 octobre ; qu'à la vérité un autre train
« partait le 6 octobre à 9 heures du soir, mais que, passant
« par Abbeville et Amiens, il suivait un itinéraire plus
« long et plus coûteux ;

« D'où il suit qu'en déclarant la compagnie responsable
« d'un retard de livraison, pour n'avoir pas expédié les
« marchandises litigieuses par le train de 9 heures du soir
« le 6 octobre 1895, le jugement attaqué a violé le texte
« ci-dessus visé (article 101 du Code de commerce), casse
« le jugement rendu par le tribunal de commerce d'Eu le
« 16 juin 1896 ».

Et dire que l'adversaire de la Compagnie du Nord avait peut-être fondé toutes ses espérances sur l'arrêt du 13 juin 1894 !...

La Cour de cassation a encore jugé que les compagnies doivent transporter par la voie la plus courte et la moins coûteuse les marchandises, quelle qu'en soit la nature, qui leur sont confiées sans indication d'itinéraire. En conséquence, l'expéditeur de marchandises, sujettes à s'altérer promptement, n'est point fondé à se plaindre de l'itinéraire choisi, lorsque d'une part il n'a requis aucun itinéraire, et que, d'autre part, la voie effectivement suivie a été la plus courte et la moins coûteuse : Cass., ch. civ., 12 mars 1901, Lamé-Fleury, 1901, p. 46 ; *Moniteur de Lyon*, 11 avril 1901 ; 26 juin 1899. *Pand. Franç.* 1900. 1. 255.

Et ainsi ont jugé d'autres tribunaux : Trib. de commerce

de Marseille, 25 mai 1900, *Recueil juridique* de Marseille, 1900. 4. 271. Mais ce même tribunal de Marseille a rendu plus tard un jugement conforme à l'arrêt du 13 juin 1894 : jugement du 4 septembre 1900, *Le Droit* du 6 décembre 1900 ; Boulogne-sur-Mer ; trib. de com. de Dieppe, 21 janv. 1898, *La Loi* du 12 avril 1898.

En résumé la jurisprudence paraît, pour les transports en grande vitesse, divisée en deux camps égaux ; elle est assez fidèlement représentée par le tribunal de commerce de Marseille qui, en mai, adopte l'itinéraire court kilométriquement et, en septembre, l'itinéraire court chronologiquement. Aux plaideurs à se débrouiller. Nous avons énoncé comme règle admise, celle de l'itinéraire court kilométriquement, parce qu'elle est proclamée en dernier lieu par la Cour de cassation et que nous devons en fait nous incliner devant la Cour suprême ; mais nous sommes loin d'approuver sa dernière jurisprudence en théorie.

G. Critique de la jurisprudence de la Cour de cassation.

— Les deux jurisprudences précitées font reposer, l'une et l'autre, leurs décisions sur l'article 101 du Code de commerce ainsi conçu : « La lettre de voiture forme un « contrat entre l'expéditeur et le voiturier, ou entre l'expéditeur, le commissionnaire et le voiturier ». De cet article on tire le raisonnement suivant : les parties au contrat ne sont tenues et n'ont de droits que dans la mesure du contrat ; si celui-ci n'indique pas un itinéraire, le transporteur doit exécuter son obligation de bonne foi (art. 1156 du Code civil) ; or en présence de deux avantages, la rapidité et l'économie, dont l'un exclut l'autre, on peut parfaite-

ment admettre que le transporteur ait bien interprété la volonté de l'expéditeur (art. 1156 à 1162 du Code civ.), soit qu'il opte pour la rapidité, soit qu'il opte pour l'économie et voilà pourquoi l'arrêt du 13 juin 1894, aussi bien que celui du 14 décembre 1898, sont rendus au nom de l'article 101 du Code de commerce : « Vu l'article 101, etc. »

Mais quand un expéditeur a notifié que sa marchandise devait être expédiée en grande vitesse, n'a-t-il pas manifesté suffisamment par là qu'il recherchait la rapidité plutôt que l'économie et la Cour de cassation n'aurait-elle pas dû s'en tenir au principe de l'itinéraire chronologiquement le plus court, qu'elle avait d'abord posé dans son arrêt du 13 juin 1894 ? Cette jurisprudence eût été plus rationnelle et plus utile.

Plus rationnelle. — Nous pensons qu'il serait parfaitement juste et logique de faire une distinction entre la grande et la petite vitesse et d'appliquer à la grande vitesse l'itinéraire le plus rapide et à la petite vitesse l'itinéraire kilométriquement le plus court. Nous approuvons donc la théorie des tribunaux de Marseille (dernier jugement), de St-Etienne et de Lyon et nous pensons que, dans son arrêt du 13 juin 1894, la Cour de cassation avait réellement interprété la volonté des expéditeurs, tandis qu'elle va à leur rencontre dans sa jurisprudence ordinaire et la plus récente. Ainsi, dans l'arrêt du 14 décembre 1898 précité, pensez-vous qu'un expéditeur qui remet une marchandise pesant 490 kilos pour être expédiée en grande vitesse, ne cherche pas la rapidité ? Alors surtout que cette marchandise est essentiellement périssable et que le retard de quelques heures

à l'arrivée peut la renvoyer au marché du lendemain, qui pourra n'être plus aussi favorable pour la vente du poisson, être un samedi par exemple au lieu d'être un vendredi !

Plus utile.— En revenant sur son arrêt du 13 juin 1894, non seulement la Cour de cassation a commis une faiblesse de logique et méconnu son rôle d'unificatrice, mais elle a été nuisible au commerce et aux compagnies. Elle a jeté la division dans les tribunaux et l'incertitude chez les négociants. Que de procès elle a suscités, qui n'auraient jamais eu lieu, si elle avait maintenu sa première jurisprudence ! Trompés par son premier arrêt, beaucoup de commerçants intentent des procès que les compagnies perdent en première instance et qu'elles dédaignent de porter en cassation, parce qu'elles ont déjà plusieurs arrêts et que cela deviendrait trop onéreux pour elles. Mais alors où est leur profit ? Pour un arrêt de la Cour suprême qu'elles gagnent et qui leur coûte cher, elles perdent vingt procès en première instance ; elles indisposent les tribunaux, dont les jugements sont référés à la Cour, et ces tribunaux ne les épargnent pas lorsque l'occasion se présente. C'est ainsi que pour le cas du marayeur de St-Junien, que nous avons cité au début, le tribunal de Mauriac, a pris prétexte d'un léger retard de vingt minutes, qui existait sur l'itinéraire court mais qui n'avait pu être d'aucun préjudice, pour condamner sévèrement la compagnie, qui s'est inclinée. Tout cela pour avoir voulu gagner un procès en n'envisageant que l'intérêt particulier d'un moment sans regarder l'intérêt général ; car, si dans cette espèce où elles ont un retard à

se reprocher, les compagnies ont intérêt à faire adopter l'itinéraire court kilométriquement, ordinairement elles auraient intérêt à faire adopter l'itinéraire plus rapide, quoique plus long, puisque cet itinéraire donne un prix de transport plus élevé.

En tous cas, ce qu'il importe d'éviter surtout en cette matière, c'est l'équivoque et l'incertitude. Il ne faut pas perdre de vue en effet que les intérêts, tant des compagnies de chemins de fer que des négociants, sont multiples et variés. Rien ne dit par exemple, que s'il n'y avait pas eu retard dans l'espèce de l'arrêt du 13 juin 1894, et que la marchandise fût parvenue par le train direct et eut été taxée d'après le trajet de Marseille-Tournon-Carnoules, au lieu de l'être par le trajet un peu plus court que la Compagnie présentait, par Rognac-Aix-Gardanne et Carnoules, le destinataire, ou une agence de détaxe en son nom, n'eût pas demandé détaxe d'après le parcours le plus court kilométriquement. A ce moment et dans ces circonstances, on aurait soutenu avec chaleur que l'on cherchait avant tout l'économie ; et il n'est pas certain que la compagnie n'eût pas encore perdu son procès.

Il serait donc heureux pour tout le monde qu'un texte précis et net vienne régler cette matière et faire cesser les divisions de la jurisprudence. Nous pensons qu'il serait rationnel que ce texte consacrat la règle de l'itinéraire rapide pour les transports grande vitesse. C'était d'ailleurs ainsi, qu'avant toute décision judiciaire, M. Sarrut envisageait la question : « Si l'expédition, disait-il, a lieu par petite « vitesse, il est à présumer que l'expéditeur a surtout voulu « faire une économie sur les frais de transport : la vitesse

« du transport lui importait peu. Si l'expédition a lieu par
« grande vitesse, il est à présumer au contraire que l'ex-
« péditeur a voulu avant tout faire parvenir la marchan-
« dise immédiatement : peu importent les frais de transport,
« ce qu'il faut c'est que la marchandise soit à destination
« le plus tôt possible. Donc, pour une expédition par
« petite vitesse, la compagnie devra choisir l'itinéraire
« le plus économique fût-il le plus long ; pour les expéditions
« par grande vitesse, elle devra choisir l'itinéraire le plus
« court (rapide), fût-il le plus coûteux ». C'est d'ailleurs
ce principe que la Compagnie de l'Est a adopté pour les
voyageurs : voir son tarif grande vitesse n° 2, article 2(1).

§ 2. — *Transports en petite vitesse et au tarif général*

Ici il n'y a pas de doute, c'est l'itinéraire le plus court kilométriquement qui doit être adopté. Il se confond d'ailleurs avec l'itinéraire le plus économique. Si, par hasard, en quittant une ligne secondaire, où la marchandise voyage à 125 kilomètres, on pouvait aboutir à une ligne principale admettant une vitesse de 200 kilomètres, ainsi que nous l'avons vu plus haut, quand nous avons exposé le mode de calcul des délais, le temps gagné ne pourrait être bien considérable, et, puisque l'expéditeur a demandé la petite vitesse, il y a bien des chances pour qu'il tienne avant tout à économiser. Il est donc logique, quand il n'a pas exprimé une volonté contraire, de croire qu'il préfère le trajet moins coûteux. Mais la Cour de cassation a compliqué cette question par une distinction qui nous paraît regrettable.

Elle distingue le cas où le transport doit nécessairement

(1) Voir chap. IX, p. 90.

n'employer qu'un seul réseau ou doit nécessairement en employer plusieurs et le cas où le trajet peut se faire soit en employant un seul réseau, soit en employant plusieurs réseaux. Dans le premier cas, la Cour de cassation applique bien la règle de l'itinéraire court, mais elle ne veut plus l'appliquer dans le second cas. Il y a là une exception importante qu'il nous faut étudier.

§ 3. — *Exception importante à la règle de l'itinéraire court tant en grande vitesse qu'en petite vitesse*

Lorsque le trajet peut se faire sur le réseau d'une seule compagnie, qu'il s'agisse de grande vitesse ou de petite vitesse, la Cour de cassation admet que la Compagnie, qui reçoit la marchandise et qui peut la transporter sans avoir recours à un autre réseau que le sien, n'a pas à s'occuper de l'itinéraire court. C'est elle qui a été choisie, donc elle ne peut pas être forcée à se substituer quelqu'un en dehors de toute indication de l'expéditeur ; en tous cas, puisque l'expéditeur a omis de lui imposer un itinéraire, ce serait cruel de l'obliger à faire profiter d'une partie du transport une compagnie concurrente. Voici d'ailleurs les termes mêmes de l'arrêt de la Cour de cassation.

« Attendu qu'il est établi en fait par le jugement attaqué
« (Trib. de com. de Troyes, 26 décembre 1881) que les dix
« fûts trois six expédiés, en destination de Troyes, à Viard
« et Milan, par Dècle et compagnie, ont été remis par ces
« derniers à la Compagnie du Nord, avec cette seule men-
« tion « *vià Laon* » portée sur le bulletin d'expédition et sur
« la lettre de voiture ; — que conformément à cette indi-

« cation, la Compagnie du Nord a remis les colis à la
« Compagnie de l'Est en gare de Laon, et que cette Compa-
« gnie les a transportés sans quitter son réseau jusqu'au
« lieu de destination ; — attendu que dans ces faits Viard
« et Milan prétendent rencontrer une faute de la Compagnie
« de l'Est, laquelle aurait pu, en confiant les colis au che-
« min de fer de l'Etat, à la gare de Coolus, abréger le par-
« cours de huit kilomètres ; — attendu, en droit, que la
« compagnie chargée du transport n'est pas plus que tout
« autre mandataire ou commissionnaire, tenue de se subs-
« tituer un tiers pour l'accomplissement du mandat qu'elle
« peut remplir elle-même, à moins que la condition ne lui
« en ait été imposée par le contrat ; — que par conséquent
« l'expéditeur, qui entend obliger une compagnie à se des-
« saisir de la marchandise qu'elle aurait pu conduire jus-
« qu'à destination sans quitter son propre réseau, est tenu
« de le déclarer en termes exprès ». Cass. ch. civ. 22 avril
« 1885, D. 86.1.67.

Le 20 mai 1885, la même chambre rendait encore l'arrêt
suivant : « Attendu, en droit, que lorsque l'expéditeur veut
« que la marchandise suive un itinéraire qui emprunte un
« autre réseau, au lieu de suivre sur tout le parcours celui
« de la compagnie à laquelle il remet cette marchandise,
« il faut qu'il indique cet itinéraire, puisque d'une part la
« compagnie ne serait pas autorisée à prendre sur elle le
« choix d'un autre transporteur, et que, d'autre part, elle
« ne peut être obligée à chercher elle-même, en dehors de
« son propre réseau, les moyens de faire parvenir la mar-
« chandise à destination dans les conditions les plus avan-
« tageuses pour l'expéditeur ». Cass. ch. civ. 20 mai 1885
D. 86.1.67.

L'annotateur, au Dalloz, de ces deux arrêts les trouve basés sur « des considérations juridiques d'une parfaite exactitude ». « En thèse générale, dit-il, le mandataire n'est « point tenu de se substituer un tiers dans l'accomplisse-
« ment du mandat qu'il peut remplir lui-même et cette
« substitution forcée est absolument inadmissible à l'égard
« du commissionnaire de transport, puisqu'il répond, en
« qualité de dueroire, de l'exécution du contrat jusqu'à des-
« tination (art. 99 du Code de com. Cass., ch. civ. 28 octo-
« bre 1883, D. 86.1.73) ».

Cette considération justificative tombe bien mal à propos pour les deux espèces, puisque les marchandises n'avaient pas été remises par l'expéditeur à la compagnie qui les avait retenues sur son réseau, malgré un allongement de parcours. Dans l'arrêt du 22 avril, c'était à la Compagnie du Nord, à Troyes, que la marchandise avait été confiée ; dans l'arrêt du 20 mai, l'expéditeur avait traité avec la Compagnie P.-L.-M. à Cotte ; dans l'un et l'autre cas la Compagnie de l'Est n'était qu'un commissionnaire substitué. Pourquoi les Compagnies du Nord et de P.-L.-M. n'avaient-elles pas, au mandataire qu'elles se substituaient, enjoint de faire passer la marchandise par l'itinéraire le plus court kilométriquement, puisque précisément c'est cet itinéraire que les transporteurs doivent suivre, lorsque l'expéditeur a omis d'en indiquer un autre. Les compagnies expéditrices étaient en faute, et, comme en matière de commission, le commettant peut agir directement contre les tiers avec lesquels a contracté le commissionnaire, les intéressés pouvaient parfaitement agir contre le dernier voiturier : Lyon-Caen et Renault, Droit commercial,

tome III, n° 481 ; Riom, 17 janv. 1870, S. 1872. 1. 279 ; Cass., 15 avril 1873, S. 1873. 1. 175 ; 25 juin 1873, S. 1874. 1. 277 ; D. 74. 1. 310 ; Cass., 9 avril 1879. S. 1800. 1. 131. L'action contre le dernier voiturier se comprenait d'autant mieux, dans les espèces en question, qu'en matière de taxe, lorsque l'expédition est en port dû, c'est le dernier transporteur qui est responsable de la taxe et est chargé de l'encaisser du destinataire, après l'avoir vérifiée. C'est là du moins le règlement adopté par nos grandes compagnies de chemins de fer.

D'ailleurs l'annotateur du Dalloz n'a pas lui-même une confiance trop grande dans la valeur juridique de sa défense, car il arrive bientôt à des considérations de fait, qui ressemblent plutôt à des excuses : « Sans doute, « ajoute-t-il, l'expéditeur a requis le tarif le plus réduit, « mais, d'une part, on ne saurait admettre qu'à moins « d'une stipulation formelle, la compagnie doive, en « renonçant au transport sur ses lignes, sacrifier ses « propres intérêts à cause de l'expéditeur ; d'autre part, la « réquisition de l'expéditeur adressée à la compagnie con- « tractante est obéie, puisque, sur le réseau de cette com- « pagnie, le tarif le plus économique est perçu ».

En ce qui concerne le tarif appliqué, nous ferons remarquer qu'il ne s'agissait pas ici de tarif, mais d'itinéraire, ce sont là deux questions, qui, à l'époque des arrêts précités, comme nous le verrons au chapitre suivant, étaient complètement distinctes. Sans doute, sur le parcours suivi, le tarif le plus réduit a été appliqué ; mais a-t-on suivi l'itinéraire le plus court, qui n'aurait pas exclu lui aussi l'application du tarif réduit et qui aurait constitué une

cause de plus d'économie ? Et nous savons qu'en dehors de toute demande d'itinéraire, et en présence de plusieurs itinéraires, pour éviter toute discussion et tout arbitraire, c'est l'itinéraire court qui doit être suivi. Supposez un instant que la Compagnie de l'Est, ayant dirigé l'expédition par Coolus, il y eût eu retard par rapport aux délais de parcours toute voie Est et qu'il y eût assignation pour retard. La Compagnie de l'Est aurait plaidé qu'elle avait bien agi en suivant l'itinéraire direct et la Cour de cassation aurait décidé probablement qu'en l'absence de stipulations particulières, les compagnies doivent, pour les expéditions de toute nature qui leur sont confiées, en grande vitesse comme en petite vitesse, choisir la voie la plus courte et la moins coûteuse ; que dès lors l'expéditeur qui n'a pas spécifié d'itinéraire, ne pouvait reprocher à la compagnie de n'avoir pas suivi un trajet plus rapide sans doute, mais plus long et plus coûteux : Cass., 14 décembre 1898, déjà cité.

Mais alors, pourquoi la Cour de cassation repousse-t-elle les commerçants, lorsqu'ils réclament cette même voie courte qu'elle leur impose si catégoriquement, lorsqu'ils ne la voudraient pas ? Ah ! C'est cruel pour les compagnies d'abandonner une partie du transport ! Mais n'est-ce pas vexant pour les destinataires d'avoir toujours tort, soit lorsqu'ils réclament la rapidité, soit lorsqu'ils réclament l'économie. Le maintien de la règle adoptée, quelle qu'elle fût, en écartant toute complication, éviterait des procès et serait utile par là même aux compagnies et au commerce ; il y aurait d'ailleurs compensation entre compagnies et elles s'évitieraient bien des haines.

L'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 a-t-il porté atteinte à la jurisprudence précitée ? — Les nouvelles conditions générales des tarifs spéciaux, qui sont en vigueur par application de l'arrêté susdit, portent à l'article 1^{er} : «.... Si l'expéditeur n'indique pas l'itinéraire, la « gare expéditrice doit choisir, *même en dehors de son* « RÉSEAU, et s'il y a lieu par itinéraire détourné, la voie la « plus économique, pour l'expéditeur ». La jurisprudence de la Cour de cassation est certainement détruite, quand les tarifs spéciaux ont été revendiqués, puisque alors, d'après les tarifs eux-mêmes, la compagnie expéditrice doit choisir l'itinéraire le plus économique, *même en dehors de son réseau*. Cependant nous sommes persuadés que ces mots ne veulent pas faire allusion à la jurisprudence que nous venons d'examiner, mais bien à celle de l'itinéraire le plus direct que la Cour de cassation appliquait jadis, lorsque l'expédition empruntait plusieurs réseaux, même si les tarifs les plus réduits avaient été revendiqués.

L'arrêté ministériel, en effet, n'a pas atteint les expéditions grande vitesse même avec revendication des tarifs spéciaux, puisque le texte précité ne vise que les expéditions petite vitesse ; il n'a pas non plus atteint les expéditions petite vitesse au tarif général, puisque le texte ne vise que les expéditions petite vitesse au tarif spécial. Nous espérons que la Cour reviendra elle-même de son erreur sur ces derniers points. L'expression précitée du moins servira à combattre, sur un point, ce que nous croyons être une erreur de jurisprudence.

CHAPITRE V

RÈGLE DE L'ITINÉRAIRE LE PLUS ÉCONOMIQUE MÊME AU PRIX D'UN ALLONGEMENT DE PARCOURS

§ 1. — *Situation actuelle*

Aujourd'hui la règle de l'itinéraire le plus économique est très simple et il suffit de l'énoncer : si les expéditeurs ont revendiqué l'application des tarifs spéciaux ou les plus réduits, les compagnies sont obligées de rechercher l'itinéraire le plus économique, même en dehors de leurs réseaux, et par des voies détournées.

Au fond, l'itinéraire direct ou le plus court kilométriquement que nous venons d'étudier, est un itinéraire économique, mais il n'est économique que parce qu'il est le plus court et que l'expédition est faite au tarif général ou en grande vitesse. Ici, au contraire, l'itinéraire sera économique, le plus souvent parce qu'il sera détourné de l'itinéraire court et qu'il pourra faire bénéficier l'expédition de prix exceptionnels, qui n'auraient pu être appliqués sur l'itinéraire normal, pour les raisons que nous avons déjà expliquées, au chapitre II, § 2 notamment. Cette règle n'a

pas toujours été aussi simple et nous devons exposer la situation antérieure. Non seulement cela nous permettra de voir un côté historique de la question, mais cela aura une certaine utilité pratique. En effet les actions, ayant trait aux taxes appliquées, ne se prescrivent que par cinq ans (article 108 du Code de commerce) ; pendant cinq ans encore à partir du 1^{er} janvier 1901, les théories antérieures pourront être débattues devant les tribunaux. Enfin les arrêtés ministériels passent comme les ministres et peuvent être aussi différents qu'eux.

§ 2. — *Situation antérieure au 1^{er} janvier 1901*

Nous avons énuméré plus haut les difficultés, que trouvaient l'expéditeur pour le choix d'un itinéraire. Nous avons vu que le plus souvent il était dans l'impossibilité de désigner l'itinéraire qui lui serait préférable ; il n'avait ni les moyens ni le temps de faire les recherches nécessaires. Il faut avouer que les transporteurs sont parfois aussi embarrassés que les expéditeurs et qu'ils ont encore moins le temps de faire des recherches, étant donné leur grand trafic et la multiplicité de leurs opérations. Lorsqu'il y a des procès, au sujet d'un itinéraire, c'est presque toujours un agent de détaxe, qui, dans le silence de son cabinet, a fini, après de nombreuses combinaisons, par trouver un itinéraire plus économique que celui employé. Mais dans la précipitation des opérations commerciales, on n'a pas le temps de faire ces patientes et laborieuses recherches. Aussi se livrait-il une certaine lutte, entre les négociants et les compagnies, pour se rejeter les uns sur les autres le choix de

l'itinéraire le plus économique. Pour tourner les difficultés de leur ignorance des tarifs, les négociants recherchaient des formules plus ou moins générales que les compagnies s'efforçaient de faire déclarer insuffisantes. Voici, entre autres, une formule que beaucoup d'expéditeurs apposaient sur leurs lettres de voiture à l'aide d'un timbre humide :
« Tarifs spéciaux ou communs les plus réduits sur tout le
« parcours, soudés ensemble ou au tarif général, s'il y a
« lieu, et par l'itinéraire le plus économique, lors même
« qu'il ne serait pas le plus court. » L'effort, qu'a fait le commerçant dans cette formule, pour imposer au transporteur le choix de l'itinéraire le plus économique, est manifeste. Eh bien ! tout cet effort, avant l'application de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, était stérile ; et les expéditeurs trouvaient une nouvelle difficulté dans le rigorisme que la jurisprudence de la Cour de cassation exigeait pour la désignation d'un itinéraire déterminé, lorsque le transport devait emprunter plusieurs réseaux.

Lorsque le transport devait se faire sur un seul réseau, il suffisait de demander le tarif le plus réduit, pour que la Compagnie soit tenue de rechercher la voie la plus économique, même par un itinéraire détourné. Il n'en était pas de même pour les transports qui empruntaient plusieurs réseaux ; la compagnie expéditrice était censée alors ignorer les tarifs des autres compagnies et l'expéditeur devait indiquer expressément les tarifs qu'il voulait faire appliquer et les points de soudure, toutes choses qu'il ignorait le plus souvent.

L'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, mis en vigueur le 1^{er} janvier 1901, consacre la victoire des expéditeurs sur

les compagnies de chemins de fer. Les nouvelles conditions d'application des tarifs spéciaux disposent en effet à l'alinéa 4^e de l'article 1^{er} que la simple demande du tarif spécial par l'expéditeur, impose aux compagnies le soin de rechercher l'itinéraire le plus économique. L'alinéa précédent confirme d'ailleurs la règle du libre choix de l'itinéraire par l'expéditeur.

Voici le texte : Art. 1^{er} des cond. gén. d'app. des tarifs spéciaux :

« Si l'expéditeur après avoir inscrit l'une des mentions :
« tarif spécial, tarif réduit, tarif le plus réduit », indique un
« itinéraire, la gare expéditrice appliquera le prix le plus
« réduit correspondant à cet itinéraire.

« Si l'expéditeur n'indique pas l'itinéraire, la gare expéditrice doit choisir, *même en dehors de son réseau*, et s'il
« y a lieu par itinéraire détourné, la voie la plus économique pour l'expéditeur. »

Ces mots « même en dehors de son réseau » indiquent nettement la rupture avec les errements antérieurs de la jurisprudence et des tarifs de soudure. Dans les deux derniers exemples cités au début, les compagnies ont gagné leur procès ; elles le perdraient aujourd'hui sous l'application de l'arrêté du 17 octobre 1900.

Critique de la jurisprudence antérieure. — Le rigorisme de la Cour de cassation formait une difficulté immense pour les expéditeurs et rendait à peu près illusoire la règle du libre choix de l'itinéraire par l'expéditeur. La règle de l'itinéraire court kilométriquement en recevait une importance d'autant plus grande, puisque c'était elle que les compa-

gnies devaient suivre en cas de silence de l'expéditeur, ou, ce qui revenait au même, en cas d'instructions insuffisantes : Cass. 17 mai 1892, D. 92. 1. 387 et 603 ; trib. de com. de Bordeaux 31 août 1899, *Le Droit* du 5 janvier 1900 ; Cass. ch. civ. 1897, D. 98. 1. 111. S. 971, 524 ; Trib. de com. du Havre, 24 mai 1897, *La Loi* du 15 juillet 1897 ; 4 décembre 1895, S. 1896. 1. 113 ; Pau 18 janvier 1892, s. 93. 2. 25 ; Cass. 4 février 1894, S. 1894. 1. 245.

La jurisprudence précitée se basait sur une clause des tarifs de soudure ainsi conçue : « Lorsque la gare destinataire « n'est pas située sur le réseau d'Orléans (ou du P.-L.-M., « ou de l'Ouest, etc...), l'indication des tarifs à appliquer et « des points entre lesquels ils doivent être appliqués est « obligatoire et ne peut être remplacée par aucune autre « mention. » Mais il faut remarquer que ces tarifs de soudure étaient très vieux et que depuis leur homologation, d'autres tarifs avaient été homologués comportant des principes tout à fait contraires à ce rigorisme des tarifs de soudure. C'étaient les tarifs communs spéciaux à deux ou plusieurs compagnies, qui, fondant pour ainsi dire ces différentes compagnies en une seule, pour les transports prévus au tarif commun. On pouvait donc dire qu'un tarif commun n'était plus un tarif étranger à l'une des compagnies cocontractantes et le motif que la Cour de cassation donnait, que l'on ne pouvait obliger une compagnie à rechercher des tarifs étrangers, n'existait plus en présence d'un tarif commun (1). C'est ce que jugeaient de nombreux et impor-

1. Voir la lettre du ministre du Commerce au président de la Chambre de Commerce de Bordeaux : Palaa. *Dict. des chem. de fer*, suppl. de la 3^e édition, p. 150.

rtants tribunaux : Trib. de com. de Bordeaux, 25 mars 1898, *La Loi* du 18 août 1898 ; Marseille, 13 octobre 1897, *Rec. de Marseille*, 1898. 1. 44 ; St-Etienne, 4 juillet 1900, *La Loi* du 18 juillet 1900. Mais la Cour de cassation résistait et elle garda son rigorisme même quand apparût le principe de l'applicabilité d'office de certains tarifs communs : Cass. ch. civ., 5 février 1894, D. 96. 1. 243 ; 4 décembre 1895, D. 96 1. 245 ; *sic* : Pau, 18 janv. 1892, D. 96. 2 229.

M. Sarrut a combattu avec raison cette jurisprudence, sous l'arrêt du 5 février 1894, où il définit si bien le caractère du tarif commun applicable d'office, qui « se substitue, « *ipso jure*, à tous autres tarifs, tarif général, tarif spécial, « tarif commun. Il saisit la marchandise de sa propre autorité ; il est la loi du transport à moins que l'expéditeur « n'ait manifesté une intention contraire. »

L'on peut ajouter que, puisque une loi récente, contraire à une loi ancienne, abroge implicitement celle-ci, le principe de l'applicabilité d'office devait l'emporter sur le formalisme des vieux tarifs de soudure. C'est d'ailleurs ce que spécifiait une circulaire ministérielle du 24 mars 1893, Lamé-Fleury 1894, p. 67) : « Je désire d'ailleurs, disait le « ministre, recevoir l'assurance que, une fois introduite « dans chaque tarif commun, la clause dont il s'agit (application d'office) aura son plein effet nonobstant les dispositions du tarif de soudure. »

En jugeant comme elle jugeait, la Cour de cassation commettait une erreur de jurisprudence à laquelle ne voulaient pas se ranger les tribunaux déjà cités. L'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 est venu heureusement mettre fin à ces divisions.

CHAPITRE VI

DE L'ITINÉRAIRE LÉGAL

Pour définir l'itinéraire légal, il faut envisager les rapports des réseaux de l'Etat, de l'Orléans et de l'Ouest. Pour tout transport, qui pourrait emprunter le réseau de l'Etat et celui au moins d'un des deux autres, Orléans et l'Ouest, et réciproquement, l'itinéraire qui se trouve le plus court kilométriquement, malgré une majoration fictive de 25 kilomètres à chaque transmission d'un réseau à l'autre, est l'itinéraire forcé que doit suivre la marchandise, à moins d'un ordre écrit de l'expéditeur, indiquant un autre itinéraire.

La majoration de 25 kilomètres est purement fictive ; elle ne compte pas dans le calcul de la taxe ni des délais ; elle sert simplement à déterminer l'itinéraire légal. Celui-ci est ainsi appelé parce qu'il a été établi par des conventions, intervenues entre les réseaux intéressés, et confirmées par la loi du 20 novembre 1883. Mais avant d'aller plus loin, il convient de faire l'historique de cette question, qui, étant purement conventionnelle, ne saurait se comprendre en dehors de l'exposé des termes de la convention et de ses causes.

§ 1. — *Historique de la théorie de l'itinéraire légal*

Il suffit de jeter les yeux sur une carte de chemins de fer, pour s'apercevoir que les trois réseaux de l'Etat, de l'Orléans et de l'Ouest voisinent fréquemment et s'entrecroisent parfois. Avant 1883, la situation était pire, et l'on peut dire qu'à ce moment le réseau de l'Etat n'avait pas d'unité. Ses lignes, s'enchevêtrant dans les lignes des réseaux d'Orléans et de l'Ouest, ne lui donnaient que des débouchés fort restreints ; et son trafic devait à chaque instant emprunter les lignes des compagnies voisines pour compléter des transports de longueur minime.

Par les conventions des 28 juin et 18 juillet 1883, approuvées par la loi du 20 novembre suivant, les compagnies d'Orléans et de l'Ouest ont cédé à l'Etat un certain nombre de lignes qui, ajoutées aux anciennes, ont permis à l'Etat de rendre son réseau plus homogène et capable d'effectuer des transports assez longs.

Mais, si les conventions de 1883 amélioraient la situation antérieure, elles ne la faisaient pas cependant disparaître complètement ; le voisinage et l'enchevêtrement existent encore, bien qu'à un degré moindre, et un même transport doit très souvent, pour s'effectuer, avoir recours à des tronçons juxtaposés des trois réseaux.

Or nous savons déjà qu'un transport presque toujours peut s'effectuer par plusieurs itinéraires : il doit donc fatalement y avoir lutte entre les trois réseaux pour prendre le plus possible d'un transport, pour l'accaparer complètement si possible ; et, dans cette lutte, il est à craindre d'une part

que les compagnies n'abaissent trop le prix de leurs tarifs, pour inviter les expéditeurs à choisir tel ou tel itinéraire, d'autre part que les expéditeurs, qui très souvent omettent d'indiquer un itinéraire, ne soient abandonnés à l'arbitraire d'une compagnie, qui choisirait un itinéraire plus ou moins allongé pour conserver le transport sur son réseau.

Dans cette situation, la règle de l'itinéraire direct était dangereuse pour les expéditeurs, parce qu'elle les exposait, grâce aux transmissions fréquentes d'un réseau à un autre, à des délais fort long. pour des trajets peu importants ; d'un autre côté, la règle de l'itinéraire économique engageait les compagnies dans une lutte ruineuse à coups de tarifs. Il a donc fallu protéger les uns et les autres et voici les dispositions qu'on a prises dans ce but.

L'article 16 de la convention-loi du 20 novembre 1883, créa la théorie de l'itinéraire légal et disposa ainsi qu'il suit :

« Le partage du trafic entre les lignes du réseau de l'Etat
« et celle de la Compagnie d'Orléans (ou de l'Ouest) (1)
« sera réglé sur les bases suivantes : le trafic des voyageurs
« et des marchandises sera attribué à l'itinéraire le plus
« court en tenant compte, toutefois, des déclivités supérieu-
« res à 15 millimètres par mètre et de la transmission
« d'un réseau à l'autre. Il en sera de même pour les
« voyageurs ou marchandises, qui, ayant leur point de
« départ ou de destination sur le réseau d'Orléans ou de

1. L'Etat a traité séparément avec l'Orléans et l'Ouest. Nous citons la convention avec l'Orléans.

« l'Etat, pourraient dans leur trajet, emprunter des voies
« étrangères. »

« La Compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer, sur un
« itinéraire quelconque, des tarifs ayant pour effet de dé-
« tourner le trafic de l'itinéraire, auquel il aura été attribué
« en vertu de la règle ci-dessus.... Le ministre des travaux
« publics, au nom de l'Etat, prend de son côté l'engage-
« ment de suivre les mêmes règles et de les imposer aux
« entreprises qui pourraient être ultérieurement substi-
« tuées à l'administration des chemins de fer de l'Etat ».

Les conventions du 28 juin 1883 avec l'Orléans, du
17 juillet avec l'Ouest, s'étaient bornées à poser les prin-
cipes. Des arrangements ultérieurs des 26 et 30 juin 1886,
réglerent l'application. L'article 3 dispose :

« Il sera établi, pour toutes les relations des gares du
« réseau de l'Etat entre elles et avec Paris, un tableau des
« distances faisant connaître pour chaque relation l'itiné-
« raire légal, résultant des dispositions de l'article 16 de
« la convention du 28 juin 1883 (Orléans).

« Pour la détermination des itinéraires légaux, il sera
« compté une majoration de 25 kilomètres pour chaque
« transmission d'un réseau à un autre. En ce qui concerne
« le trafic de ou pour Paris, les itinéraires légaux seront
« déterminés conformément à l'arrangement spécial en
« date du 26 juin 1886.

« Le tableau des distances et des itinéraires légaux sera
« soumis à l'approbation de M. le Ministre des Travaux
« publics.

« Les tarifs des chemins de fer de l'Etat qui comportent
« des prix inférieurs à ceux fixés par le cahier des charges

« ne seront pas applicables aux transports de toute nature,
« qui seraient dirigés par un itinéraire autre que l'itinéraire
« légal, déterminé comme il vient d'être dit.

« Art. 4. — Les marchandises et autres articles de tran-
« sport en grande ou en petite vitesse ne pourront être
« expédiés par un itinéraire autre que l'itinéraire légal
« qu'en vertu d'un ordre écrit de l'expéditeur. Tout tran-
« sport, ainsi détourné de l'itinéraire légal par la volonté de
« l'expéditeur, sera taxé, pour tout son parcours sur les
« lignes de l'Etat, au prix du tarif maximum fixé par le
« cahier des charges, d'après la distance totale parcourue.

« Sera également taxé, d'après le prix maximum fixé par
« le cahier des charges, tout transport qui, par suite de
« consignation ou de réexpédition en cours de route, en
« un point quelconque de son parcours, aura été détourné
« de l'itinéraire légal entre le point de départ primitif et le
« point de destination définitive. Quel que soit le nombre
« des réexpéditions successives, la taxe sera redressée
« pour tout le parcours effectué sur les lignes de l'Etat, et,
« la nouvelle taxe établie en appliquant à la distance totale
« parcourue le prix kilométrique maximum, fixé par le
« cahier des charges ».

« Art. 5. — La Compagnie d'Orléans s'engage de son
« côté à appliquer, sur son propre réseau, les mêmes mesu-
« res prévues par les articles 3, 4 et 5..... afin d'empêcher
« les détournements au préjudice du réseau de l'Etat, en
« ce qui concerne le trafic entre les gares du réseau d'Or-
« léans, dont les relations doivent légalement s'établir par
« l'intermédiaire du réseau de l'Etat ».

Par leurs arrangements des 26 et 30 juin, l'administra-

tion de l'Etat et les Compagnies de l'Orléans et de l'Ouest étaient liées dans leurs rapports réciproques, il fallait rendre ces conventions obligatoires pour le public. A cet effet, l'administration des chemins de fer de l'Etat et la Compagnie d'Orléans firent homologuer des « dispositions complémentaires » à leurs tarifs généraux. Ces dispositions complémentaires reproduisent les dispositions que nous venons de citer et forment les articles 51 à 55 des conditions générales de l'Orléans. Les articles correspondants de l'Etat sont analogues il n'y a que les mots « Orléans » et « Etat » qui sont transposés. Seule la Compagnie de l'Ouest n'a jamais fait passer dans les conditions générales de ses tarifs, les clauses de l'arrangement conclu avec l'Etat. Pendant un certain temps, sous l'empire du tarif commun spécial aux trois réseaux, G. n° 5 (Etat) E. 241 (Orléans) et P. V. 204 (Ouest), les mêmes conditions ont bien été reproduites pour les trois réseaux et ont été applicables dans les circonstances fixées par ce tarif commun ; mais depuis le 1^{er} août 1899, ce tarif spécial est abrogé, de sorte que l'Ouest est bien lié vis-à-vis de l'Etat, mais ne l'est pas vis-à-vis du public. Cette situation n'a aucun inconvénient pour l'Ouest, parce que, si ses lignes voisinent avec celles de l'Etat ou de l'Orléans, du moins elles ne s'entremêlent pas comme celles des deux autres réseaux et que de plus, des tarifs communs et des dispositions exceptionnelles, que nous retrouverons au prochain chapitre, régissent les points qui pourraient être dangereux.

§ 2. — *Anomalies que présente l'itinéraire légal*

La théorie de l'itinéraire légal est fort peu respectueuse des principes que nous avons rencontrés dans les chapitres précédents.

1° Nous avons vu déjà que la théorie de l'itinéraire légal portait atteinte au libre choix de l'itinéraire par l'expéditeur. Sans doute, l'expéditeur peut toujours choisir un itinéraire autre que l'itinéraire légal, mais il achète cette faculté de choisir, en payant le prix maximum du cahier des charges, prix encore supérieur à celui du tarif général. Enfin, tandis qu'en toute autre circonstance, il n'y a pas de formalité nécessaire pour la demande d'un itinéraire, ici il faut un écrit, émanant de l'expéditeur : Art. 53 des conditions complémentaires (Orléans) : « Lorsque l'itinéraire « légal entre deux gares ou stations du réseau d'Orléans « emprunte une ou plusieurs lignes du réseau de l'Etat, « aucun transport entre lesdites gares ou stations ne peut « être dirigé par toute voie Orléans, *si ce n'est en vertu* « *d'un ordre écrit de l'expéditeur* et moyennant l'application du prix maximum fixé par le cahier des charges ».

Cependant il ne faut pas exagérer : cet ordre écrit n'est pas soumis à une forme déterminée, il a pour but de faire réfléchir l'expéditeur et d'attirer son attention sur le prix élevé qu'il encourt. Il suffit donc que les instructions ou indications ÉCRITES soient telles, quelle que soit leur forme, qu'elles ne laissent aucun doute sur la volonté de l'expéditeur de détourner la marchandise de l'itinéraire légal :

Trib. de commerce de la Seine, 20 novembre 1900, le *Droit* du 28 novembre 1900.

2° Nous avons vu que, lorsqu'un transport pouvait se faire par les lignes d'un seul réseau, la jurisprudence de la Cour de cassation faisait une exception, que nous avons d'ailleurs critiquée, à la règle de l'itinéraire direct : elle admettait que la Compagnie qui recevait la marchandise, pouvait, en dehors de toute indication d'itinéraire, opérer le transport sur ses seules lignes, bien qu'il en résultât un allongement de parcours, augmentant d'autant les frais de voiture. Ici c'est tout le contraire qui a lieu ; de par les textes des tarifs précités, l'un des trois réseaux, de l'Etat, de l'Orléans ou de l'Ouest, qui pourrait effectuer le transport par ses seules lignes, n'a pas le droit de le faire, tant que la différence, entre le trajet allongé sur ses lignes et le trajet mixte court, est supérieure à autant de fois 25 kilomètres qu'il y a de transmissions sur le trajet mixte court.

3° Il y a une atteinte remarquable au principe de l'itinéraire direct, d'après lequel les compagnies, en l'absence de toute indication de l'expéditeur, doivent diriger la marchandise par l'itinéraire le plus court kilométriquement. Dans les relations Etat-Orléans-Ouest, ce ne sera plus l'itinéraire court qui sera nécessairement l'itinéraire à suivre ; car si cet itinéraire court, augmenté *fictivement* d'autant de fois 25 kilomètres qu'il comporte de transmissions, se trouve, par cette augmentation fictive, donner un chiffre plus grand de kilomètres qu'un autre itinéraire plus long en réalité, mais comportant moins de transmissions, ce sera ce dernier itinéraire, fictivement le plus court, mais en réalité le plus long, qui sera obligatoire et

deviendra l'itinéraire légal. L'expéditeur, par une demande écrite, pourra bien revendiquer l'autre itinéraire, mais il devra payer le prix maximum du cahier des charges. Il est vrai qu'en général l'expéditeur se gardera bien de réclamer, car il est en somme assez bien protégé : 1° parce que l'itinéraire qu'on lui présente est l'itinéraire le plus rapide, à cause du moins grand nombre de transmissions ; 2° parce que, si la taxe sur l'autre itinéraire plus court est plus avantageuse pour lui, cette taxe doit être reportée d'office sur l'itinéraire légal, grâce à la clause de réversion que nous allons rencontrer plus loin ;

4° C'est enfin la règle de l'itinéraire le plus économique qui est complètement bouleversée. L'expéditeur aura beau demander les tarifs spéciaux, il aura beau reproduire, sur sa déclaration d'expédition, la formule si travaillée que nous avons déjà citée : « Tarifs spéciaux ou communs » les plus réduits sur tout le parcours, soudés ensemble « ou au tarif général, s'il y a lieu, et par l'itinéraire le plus économique, lors même qu'il ne serait pas le plus long » ; rien n'y fera : il n'y aura qu'un seul itinéraire possible et il n'aura droit qu'aux seuls tarifs spéciaux correspondants à cet itinéraire, sauf le bénéfice de la réversion des tarifs de l'itinéraire court sur l'itinéraire légal. Trop heureux si les indications écrites qu'il donne ne sont pas interprétées comme une demande d'itinéraire détourné, ce qui lui vaudrait la désagréable surprise d'avoir à payer le prix maximum du cahier des charges. Trib. de com. de la Seine, 20 nov. 1900, *Le Droit* du 28 nov. 1900.

Ce n'est pas seulement lorsque le transport détourné a

fait l'objet d'un seul contrat et d'une seule déclaration d'expédition, qu'il doit être taxé au tarif maximum. Il en est encore ainsi lorsque l'expéditeur, pour éluder l'art. 53 des « Dispositions complémentaires », fractionne le transport total à effectuer en une série de transports partiels, suivis non d'une prise de possession effective de la marchandise, mais de consignations à chaque gare intermédiaire et de réexpéditions immédiates ou presque immédiates. Cela résulte de l'article 53 susdit, 2^o alinéa : « Cette « disposition est applicable en cas de consignment et de « réexpédition en cours de route tout aussi bien qu'en cas « d'expédition directe sur la destination définitive : quel « que soit le nombre des consignations ou réexpéditions « successives, la taxe sera redressée pour la totalité du « parcours et la nouvelle taxe sera établie en appliquant « au parcours total le prix maximum fixé par le cahier des « charges. »

Par consignment en cours de route, il faut entendre le dépôt pendant un certain temps, dans les magasins d'une compagnie, de marchandises parvenues à une destination provisoire et devant être réexpédiées ultérieurement à une autre destination, sans délivrance effective au premier destinataire mentionné dans la lettre de voiture originaire. Peu importe qu'il y ait pluralité de contrat ; une rupture de charge suivie d'une livraison réelle est indispensable pour que l'expédition nouvelle ne soit pas considérée comme la suite de l'expédition originaire. Le critérium de la livraison effective, c'est la sortie des marchandises hors de l'enceinte de la gare et leur mise en vente ; ou bien la vente effective des marchandises en gare : Cass., ch. civ., 25 avril

1895, *Gaz. des Trib.* du 17 avril 1895 ; Cour de Poitiers, 23 juillet 1889, *La Loi* du 6 sept. 1889 ;

5° En temps ordinaire, les distances sont comptées de gare à gare ; en matière d'itinéraire légal, quand il y a dans une localité deux gares distinctes, elles se comptent de localité à localité. Autrement, une compagnie aurait pu, dans certains cas, en choisissant un emplacement pour sa gare, faire varier l'itinéraire légal.

§ 3. — *Clause de réversion*

En créant la théorie de l'itinéraire légal, on a voulu empêcher l'Etat, l'Orléans et l'Ouest de continuer une lutte ruineuse à coups de tarifs, avons-nous dit ; il ne fallait pas cependant sacrifier complètement les intérêts du commerce. Ainsi, par exemple : un transport peut s'effectuer toute voie Orléans ; il pourrait aussi s'effectuer par une voie mixte Etat-Orléans, ou Etat-Orléans-Ouest, c'est même cette voie mixte qui constitue la voie la plus courte kilométriquement et qui, en toute autre circonstance, devrait être suivie. Mais, grâce à l'augmentation fictive de 25 kilomètres qu'il faut compter pour chaque transmission, l'itinéraire court se trouve fictivement reporté sur le trajet toute voie Orléans, et c'est par cet itinéraire, qui devient l'itinéraire légal, que le transport doit être effectué. Faudra-t-il que l'expéditeur, dans ce cas, soit non seulement privé des tarifs réduits de la voie mixte, mais encore qu'il paie un transport plus cher en définitive, puisqu'il est réellement plus long ? Non, grâce à la clause de réversion de l'article 54 des « Dispositions complémentaires », la com-

pagnie expéditrice sera obligée de reporter d'office, de réverser, sur le trajet suivi, la taxe de la voie mixte, si elle est plus économique. Bien entendu, si la taxe de l'itinéraire légal était la plus réduite, c'est elle qui serait appliquée, il n'y aurait plus lieu à réversion.

Tant que les tarifs communs, G. 5 (Etat), E. 211 (Orléans), P. V. 204 (Ouest), ont été en vigueur, la réversion avait lieu, même quand il s'agissait de transports qui empruntaient les lignes d'un quatrième réseau, et l'on réversait sur l'itinéraire légal, non seulement les tarifs réduits de l'itinéraire court, mais les tarifs réduits d'un itinéraire détourné. Cela donnait lieu à de nombreuses difficultés, cette faculté de réversion ne pouvant avoir lieu que dans certaines circonstances exposées auxdits tarifs communs : Cass. civ., 21 janv. 1895, D. 96. 1. 17 ; Cass. ch. civ., 11 mars 1901, *Gaz. des Tribunaux*, 11 avril 1901, *Gaz. du Palais*, 1901, p. 409 ; Lamé-Fleury, 1901, p. 51.

Ces tarifs sont abrogés depuis le 1^{er} août 1899, il ne reste plus que la réversion des dispositions complémentaires, les compagnies pouvant toujours régler les différentes situations par l'établissement de tarifs communs.

§ 4. — *Question du quatrième réseau. Ce que les commerçants appellent le système du bouchon*

La théorie de l'itinéraire légal, en privant les négociants du bénéfice des tarifs très réduits d'un itinéraire détourné, leur a inspiré une certaine mauvaise humeur. Aussi, les négociants se sont-ils ingéniés à tourner les dispositions prohibitives de cette théorie, ou du moins à en restreindre

les applications. Ils ont même, dans un moment de dépit, qualifié l'itinéraire légal, qui leur ferme certains trajets avantageux, de système du bouchon. Dans son rapport sur le budget des chemins de fer de l'Etat, de 1899, pages 29 et suivantes, M. Maurice Sibille, député, expose fort bien les doléances du commerce et ses efforts, pour faire décider que la théorie de l'itinéraire légal ne peut être appliquée que sur les réseaux de l'Etat, l'Orléans et l'Ouest ; que, pour déterminer si le transport a été détourné de son itinéraire, il ne faut pas considérer le point de départ originare ou le point d'arrivée définitif, lorsque ces points sont situés sur un réseau autre que les trois réseaux parties aux conventions-loi de 1883, mais qu'il faut simplement considérer le point d'entrée de la marchandise sur le territoire des trois réseaux contractants et son point de sortie de ces mêmes réseaux.

« Un négociant, dit M. Sibille, fait expédier de Marseille
« à Nantes par chemin de fer cent sacs de café pesant en-
« semble 6.249 kilos ; il consulte le *Chaix*, cherche la route
« la plus économique et réclame l'itinéraire *via* Montpel-
« lier-Narbonne-Carcassonne-Toulouse et Bordeaux. A l'ar-
« rivée de la marchandise, il offre 307 fr. 13, montant des
« taxes à percevoir d'après les tarifs qu'il a trouvés dans le
« *Chaix*. On lui répond que son offre est insuffisante, que,
« dans la région desservie par les trois réseaux, Etat-Ouest-
« Orléans, la marchandise a bien suivi l'itinéraire légal,
« mais que, d'après les dispositions du 29 juillet 1892 et
« d'après le tarif commun Etat G. n° 3, l'itinéraire légal
« s'établit indivisiblement du point initial de départ au
« point définitif d'arrivée...

« En 1883, le législateur a admis la clause de l'itinéraire
« le plus court, non dans les conventions avec les six gran-
« des compagnies, mais seulement dans les conventions
« avec l'Orléans et l'Ouest; les autres entreprises de che-
« min de fer en France ne peuvent pas être liées, ne sont
« pas engagées par une clause qu'elles n'ont pas discutée,
« qu'elles n'ont pas acceptée. A quiconque voudrait leur
« imposer cette règle exceptionnelle, elles peuvent répon-
« dre par l'adage connu : *Res inter alios acta.* »

M. Sibille et les négociants qu'il soutient ne raisonnaient pas juste : la jurisprudence s'est chargée de le leur faire voir.

Les autres compagnies n'étaient pas liées certainement aux trois réseaux, de l'Etat, de l'Orléans et de l'Ouest, mais ceux-ci ne leur réclamaient rien ; ils refusaient simplement à la marchandise détournée, les tarifs réduits sur leurs lignes, et, ce faisant, ils s'inspiraient de l'esprit et des termes de la convention-loi du 20 novembre 1883, qui dit notamment au sujet de l'Orléans, art. 16, alinéa 2 : « La
« Compagnie d'Orléans s'interdit d'appliquer sur *un itiné-
« raire quelconque* des tarifs ayant pour effet de détourner
« le trafic de l'itinéraire, auquel il aura été attribué en vertu
« de la règle ci-dessus ». Or, si un expéditeur avait choisi un itinéraire allongé, empruntant les lignes du P.-L.-M. du Midi et de l'Etat, c'était à cause de l'économie de transport que cet itinéraire détourné lui procurait ; donc, si l'Etat avait voulu maintenir ses tarifs réduits sur son réseau, il aurait contribué à rendre l'itinéraire détourné plus économique et il aurait ainsi, pour une certaine part, enlevé à l'Orléans un trafic qui lui revenait normalement. L'Etat

devait donc, en vertu des conventions, supprimer ses prix réduits et appliquer le maximum du cahier des charges.

D'ailleurs, dans son alinéa précédent, l'article 16 de la convention-loi de 1883 dit textuellement : « ... Il en sera
« de même pour les voyageurs ou marchandises qui, ayant
« leur point de départ ou de destination sur le réseau
« d'Orléans ou sur le réseau de l'Etat pourraient dans leur
« trajet emprunter des *voies étrangères* ».

Ainsi ont jugé : Trib. de commerce de Nantes, 16 mars 1898, Lamé-Fleury, 1898, p. 146 ; trib. de commerce de Cette, 9 mars 1898, Lamé-Fleury, 1898, p. 148 ; Cour de Rennes, 12 décembre 1898, arrêt qui confirme le jugement du 16 mars 1898 de Nantes ; D. 99. 2. 187 ; Cour d'appel de Paris, 25 novembre 1899, *Le Droit* du 22 février 1900. *Contra* : Trib. de commerce de Perpignan, 28 février 1899, D. 99. 2. 190 et arrêt confirmatif de Montpellier du 17 mars 1900. Ce dernier arrêt est soumis à la critique de la Cour de cassation.

L'annotateur du Dalloz (D. 99. 2. 187) reproduit une erreur assez commune : « On doit remarquer en outre,
« dit-il, que, dans les deux expéditions qui ont donné lieu
« aux arrêt et jugement de la seconde et troisième espèce,
« le réseau des chemins de fer de l'Etat n'était pas inté-
« ressé. Il semble cependant que les règles spéciales de
« l'itinéraire légal ne s'appliquent qu'autant qu'elles ont
« pour effet d'empêcher un détournement de trafic au pré-
« judice du réseau de l'Etat ». Cette erreur provient de
deux causes : 1° L'Ouest et l'Orléans se sont liés à l'Etat par
deux conventions séparées, 28 juin 1883 (Orléans) 17 juillet
1883 (Ouest), et chacune de ces compagnies, dans l'arti-

cle 16 des conventions, « s'interdit d'appliquer sur un itinéraire quelconque des tarifs ayant pour effet de détourner « le trafic de l'itinéraire légal ». Les lecteurs trop pressés ne s'aperçoivent pas qu'il est écrit plus loin : « Le Ministre « des Travaux publics, au nom de l'Etat, a pris de son côté « l'engagement de suivre les mêmes règles ». 2° Il a existé un moment un tarif commun aux trois réseaux, Etat, Orléans, Ouest, qui établissait des cas de réversion de taxe, lorsque le point de départ ou d'arrivée de l'expédition appartenait à l'un des trois réseaux et que dans l'itinéraire légal intervenait le réseau de l'Etat. Ce tarif commun reproduisait dans ses premiers articles les règles fondamentales de l'itinéraire légal et bien des personnes ont cru qu'il posait à lui seul ces règles. M. Sarrut, lui-même, le seul qui ait abordé jusqu'ici cette question dans ses annotations au Dalloz, s'y est trompé. Voir ses notes sur les décisions citées au Dalloz, 1890. 2. 225 et suiv. « Ainsi, dit ce juris-« consulte, quand le réseau de l'Etat est absolument désin-« téressé, l'expéditeur trace l'itinéraire à son gré ». C'est ainsi que l'annotateur de l'arrêt et des jugements, cités au Dalloz 1899. 2. 187, a donné un arrêt de la Cour de cassation du 21 janv. 1895, (D. 96. 1. 17) comme étant contraire à l'arrêt de Rennes et aux jugements de Nantes et Cette et conforme au jugement de Perpignan sur la question du quatrième réseau. Or cet arrêt ne juge qu'une question de réversion de tarifs, conformément aux tarifs communs, G 211 Orléans, G 5 Etat, 204 Ouest. La question n'est plus la même et la Cour, par ledit arrêt, donne droit aux conclusions des compagnies soutenant qu'il n'y avait pas lieu à réversion dans l'espèce. Le jugement de Perpignan étant

d'ailleurs porté en Cassation, nous allons avoir une décision souveraine sur ce point.

Les tarifs, G 211 Orléans, G 5 Etat, 204 Ouest, qui donnaient lieu à de fausses interprétations et à de nombreux procès, ont été supprimés le 1^{er} août 1899.

§ 5. — *Régime spécial de la grande vitesse*

Depuis le 29 juillet 1892, les règles de l'itinéraire légal ne s'appliquent plus qu'à la petite vitesse; le transport de messagerie, marchandises et denrées, est régi par un tarif général commun grande vitesse homologué dans les premiers mois de l'année 1892. Ce tarif commun dispose ainsi qu'il suit : « Les prix sont établis par l'itinéraire le plus court et les délais calculés par cet itinéraire. Pour les relations entre les sept grands réseaux, *viâ* Paris, les distances se calculent par l'itinéraire le plus court empruntant soit la grande Ceinture, soit la petite Ceinture ». A ce moment de notre étude, l'on comprendra mieux la remarque que nous faisons plus haut (chap. IV, § 1^{er}, p. 29), lorsque nous disions que ce texte n'avait eu pour but de trancher la question d'itinéraire entre les transporteurs et le public, mais simplement de tracer la conduite des C^{ies} entre elles. *

Les nouveaux tarifs ne comportent aucune restriction ou surtaxe en vue de l'observation de l'itinéraire légal qui n'existe plus, aucune majoration n'étant comptée aux gares de transit pour la recherche de l'itinéraire court à suivre.

§ 6. — *Critique de la théorie de l'itinéraire légal*

Le système de l'itinéraire légal a été fort mal accueilli par le commerce, qui l'a surnommé le système du bouchon, parce que la règle de l'itinéraire légal enlevait aux négociants le bénéfice des tarifs réduits des itinéraires qui ne correspondaient pas à celui établi arbitrairement par les trois réseaux. (Voir le rapport de M. Sibille, député, *Journal officiel*, séance du 16 décembre 1898, annexe n° 529, p. 534 et suiv.).

Et il n'est pas certain que l'on ait atteint complètement le but poursuivi, pour plusieurs raisons :

1° La différence des prix des itinéraires est parfois si grande que les expéditeurs ont intérêt à faire suivre à leur marchandise un itinéraire détourné, sauf à se ménager en cours de route une rupture de charge par une livraison effective de quelques heures. D'ailleurs les tribunaux admettent facilement qu'il y a eu rupture de charge et comme en cela ils jugent en fait, leur appréciation échappe à la critique de la Cour Suprême. C'est ainsi qu'un expéditeur de bestiaux peut faire suivre à ses bêtes, de Landevant (Morbihan) à Bort (Corrèze), l'itinéraire de Redon, Nantes, La Roche-sur-Yon, Saintes, Angoulême, Bort, bien que l'itinéraire légal passe par Redon, Angers, Poitiers et Bort. Pour cela, cet expéditeur fait d'abord une expédition de Landevant à Saintes où il retire ses bêtes, les soigne et les met en écurie, pendant une nuit. Puis il les réexpédie de Saintes à Angoulême et de là à Bort. Il aurait pu se contenter d'une seule expédition de Saintes à Bort, car entre

ces deux points l'itinéraire légal est bien celui qu'il a suivi. La Compagnie d'Orléans l'assigna en paiement de 803 fr. 70 pour complément de taxe ; le tribunal de commerce de Murat déclara qu'il y avait eu rupture de charge à Saintes et même à Angoulême ; la Cour de Riom jugea de même et la Cour de cassation refusa de critiquer ce qui avait été jugé en fait par la Cour et le tribunal : Cass. 26 avril 1895, D. 96.1.130.

2° Les négociants peuvent s'entendre pour avoir un commissionnaire transitaire, ils y ont parfois un avantage réel.

Ainsi, pour expédier n'importe quelle marchandise de Marseille à Nantes, on peut emprunter deux itinéraires : 1° via Gannat et Tours ; 2° via Cette, Toulouse et Bordeaux.

Le prix pour des cafés, en novembre 1892 (voir affaire Naux-Hardiau D. 1899.2.187) par le premier itinéraire, était de 60 fr. par tonne (tarif commun 100 P.-L.-M. 4^e série) ; il n'était que de 46 fr. 35 par tonne par le second itinéraire détourné (tarif commun 117 de Marseille à Bordeaux et barème 5 de Bordeaux à Nantes), soit une économie de 13 fr. 65 par tonne et 67 fr. 50 par wagon de 5.000 kilos. L'intérêt est trop grand pour des marchandises qui s'expédient en très grande quantité, pour qu'un consignataire ne s'offre pas aux commerçants à Bordeaux. Et pour que les réclamations au sujet de cet itinéraire soient si peu nombreuses, il faut certainement que ce consignataire existe déjà. C'est la réflexion que faisait devant nous l'agent de détaxe qui suivait l'affaire Naux-Hardiau.

3° Il peut se faire aussi que des détournements échappent aux compagnies. Il faut remarquer en effet que la théorie de l'itinéraire légal a nécessité un travail et des dépenses

considérables de contrôle et ce contrôle est parfois impuis-
sant. C'est ainsi que dans une affaire Savary (*Le Droit* du
22 février 1900), M. Savary, pour démontrer que la détaxe
qu'il réclamait lui était due, eut l'imprudence de produire
des lettres de voiture où la taxe avait été établie telle qu'il
la réclamait. Les Compagnies s'emparèrent de ces lettres de
voiture et formulèrent une demande reconventionnelle en
complément de taxe que finalement M. Savary dut payer.
Sans l'imprudence de M. Savary, voilà donc de nombreu-
ses expéditions qui auraient échappé aux rigueurs de l'itiné-
raire légal. Combien d'autres y échappent !

D'ailleurs les compagnies elles-mêmes ont abandonné le
système de l'itinéraire légal pour la grande vitesse ; elles
ont trouvé un terrain d'entente et l'ont précisé dans un ta-
rif général commun grande vitesse. L'abrogation des
tarifs, E 211 Orléans, G 5 Etat, P. V. 204 Ouest, a
simplifié le système pour la grande vitesse ; espérons que,
par l'établissement de tarifs communs entre toutes les
compagnies, on arrivera même pour la petite vitesse à
concilier les intérêts des compagnies et du commerce sans
les dépenses de contrôle et les prohibitions rigoureuses du
système de l'itinéraire légal.

CHAPITRE VII

CAS EXCEPTIONNELS

La question d'itinéraire est si importante pour les compagnies qu'en dehors des règles générales et de la théorie de l'itinéraire légal déjà exposées, elles ont encore établi des règles exceptionnelles dans des cas où leurs intérêts étaient particulièrement engagés.

§ 1. — *Dispositions exceptionnelles applicables sur certains parcours*

Sous ce dernier titre, qui vient à la suite des « dispositions complémentaires », les chemins de fer de l'Etat et la Compagnie d'Orléans ont fait homologuer des articles additionnels, qui viennent compléter les conditions d'application générales et apporter certaines restrictions aux règles connues.

A. *Fusion des Compagnies de l'Ouest et de l'Orléans.* — Les transports de Paris sur certains points du côté de l'Océan peuvent se faire totalement soit par le réseau de

l'Ouest, soit par celui de l'Orléans. Il en est ainsi des transports de Paris sur Angers, Nantes, St-Nazaire, Pont-Château et Redon. Paris étant un centre, qui absorbe et produit considérablement, ses importations et ses exportations doivent donner lieu à un trafic important, que les compagnies n'auraient pas manqué de se disputer. On ne pouvait songer, pour prévenir cette concurrence ruineuse, à appliquer le système de l'itinéraire légal, car ici il n'y avait pas enchevêtrement, mais parallélisme, et ce système eût été la mort de l'un des réseaux. Les travaux de construction des lignes d'un réseau fussent donc devenus inutiles, tandis que les lignes de l'autre réseau eussent été encombrées. Les Compagnies de l'Orléans et de l'Ouest ont prévenu les funestes conséquences de l'application du principe de libre concurrence, en s'unifiant sur ces lignes et en disposant que les tarifs généraux et spéciaux seraient d'office applicables indistinctement par toute voie Ouest, ou toute voie d'Orléans, suivant qu'il y aurait avantage pour le public. Les délais de transport sont toujours calculés par la voie la plus courte. Voilà donc un exemple où l'on voit l'unité des compagnies concilier à la fois les intérêts des compagnies et ceux des commerçants, tandis que, dans la théorie de l'itinéraire légal, le maintien de leur individualité s'est fait au détriment du commerce, sans apporter un profit certain et complet aux réseaux contractants.

Il faut bien remarquer que ces dispositions ne sont applicables que pour les expéditions qui peuvent se faire *toute voie Ouest* ou *toute voie Orléans* et qui, en outre, partent de Paris ou vont à Paris. Voilà donc deux conditions nécessaires. La soudure du tarif exceptionnel n'est admise que

pour les au-delà des gares dénommées se dirigeant sur Paris. Et, comme ces dispositions sont *exceptionnelles*, elles doivent s'appliquer restrictivement. Un faïencier de Redon a voulu les faire appliquer à des expéditions de poterie de Durtal à Redon. Le tribunal de commerce de Redon lui a donné gain de cause, mais la Compagnie d'Orléans a déposé un pourvoi, que la chambre des Requêtes a admis par son arrêt du 6 février 1901. La chambre civile se trouve saisie en ce moment de la question et adoptera probablement les conclusions de la Compagnie d'Orléans, parce que : 1° un transport de Durtal à Redon ne peut pas se faire toute voie Ouest, étant obligé d'emprunter le réseau d'Orléans à Durtal ; 2° parce que les poteries ne viennent pas de Paris et n'y vont pas. Aucune des deux conditions essentielles n'est donc remplie.

B. *Exceptions aux règles de l'itinéraire légal.* — Pour les transports petite vitesse, entre Paris et ses au-delà d'une part et les gares et stations des sections ci-après d'autre part, Le Mans (inclus) à Angers (exclus), Mayet (exclus) à Arnage (inclus), La Flèche à La Suze, Sablé, Angers (exclus) et Vivy (exclus), contrairement aux règles de l'itinéraire légal, on utilise les rails de l'Orléans et de l'Ouest et l'on applique, lorsqu'il y a avantage pour le public, les prix résultant de la soudure des tarifs communs ou particuliers des dites compagnies avec ceux du réseau de l'Etat via Château-du-Loir. Les délais sont calculés par l'itinéraire le plus favorable au public.

L'Etat et l'Orléans ont en outre réservé leur trafic entre Paris et Saumur et c'est l'expéditeur qui choisit son itiné-

raire entre ces deux points, sans qu'il y ait de réversion possible. Entre Paris et Saumur il n'y a pas enchevêtrement de lignes, et l'Etat et l'Orléans ont voulu garder leur indépendance.

D'ailleurs les prix doivent ramener une certaine unité jusqu'à Saumur et les commerçants ne peuvent guère être inspirés dans le choix du transporteur que par la destination définitive.

§ 2. — *Dispositions formelles de certains tarifs*

Nous savons déjà que les tarifs spéciaux accordent des réductions de prix, moyennant certaines conditions. Or, parmi ces conditions, que les compagnies insèrent en leur faveur, se trouve parfois un itinéraire déterminé.

Ainsi, lorsque la ligne de Rouen à Amiens fut construite, le trafic de la Compagnie de l'Ouest sur Paris se trouvait menacé, car désormais les villes du littoral de la Manche, du Havre à Dieppe, pouvaient choisir pour leurs expéditions soit la voie Ouest antérieure, par Rouen, Vernon et Mantes, soit la voie mixte Ouest-Nord, par Clères-transit, Amiens et Creil. Puis, lorsque Amiens fut relié à Reims et Châlons-sur-Marne, c'étaient toutes les gares de l'Est qui pouvaient être desservies par les rails du Nord, pour les relations entre ces gares et les gares du littoral de la Manche précitées ; c'était même par la voie du Nord que passait l'itinéraire court pour bien des points. Par une convention approuvée par décret du 27 décembre 1862 et un *modus vivendi* également approuvé par décret du 8 décembre 1892, les Compagnies de l'Ouest, du Nord et de l'Est ont convenu

que les prix réduits ne seraient appliqués dans les relations précédentes que sur l'itinéraire viâ Paris grande ou petite ceinture.

Voici la note **2** insérée sous les conditions d'application des tarifs spéciaux : « Il est dérogé à la règle de la plus « courte distance pour les transports entre les gares de la « ligne de Paris à Berzy-le-Sec et celles situées au sud des « lignes de Soissons à Reims et Rilly-la-Montagne et de « Reims à Batilly, d'une part, et Rouen et les au delà de « Rouen vers le Havre, Fécamp, Etretat, Saint-Valery-en- « Caux, Lillebonne, Caudebec et Dieppe (la gare de Dieppe « exceptée), d'autre part, lesquels doivent être taxés par « l'itinéraire le plus court viâ Paris (grande ou petite « Ceinture); cette clause ne s'applique qu'aux relations « dont l'itinéraire court emprunte les lignes du Nord viâ « Clères-jonction ou viâ Darnetal-jonction. » Tous les tarifs spéciaux communs à l'Ouest, à l'Est, au Nord et aux Ceintures reproduisent cette condition.

D'autres tarifs spéciaux peuvent de même réserver un itinéraire et il y a toujours lieu de consulter les conditions particulières de chaque tarif spécial. Nous nous bornerons à citer la clause des tarifs exceptionnels petite vitesse, nos 1, 2 et 3 entre les chemins de fer de l'Est, les chemins de fer allemands, suisses et austro-hongrois, ainsi conçue : « L'expéditeur qui veut bénéficier de l'application du présent « tarif exceptionnel, n'a pas le droit d'indiquer l'itinéraire « à suivre, la direction à donner aux envois étant exclusivement réservée aux transporteurs. En cas de revendication d'itinéraire, les transports sont effectués au trafic « intérieur, de chemin à chemin. »

Grâce à de telles clauses, les compagnies peuvent utiliser telles ou telles lignes, suivant la commodité du moment, et elles coupent court à toute réclamation pour itinéraire suivi.

CHAPITRE VIII

OBLIGATIONS DES COMPAGNIES AU POINT DE VUE DE L'ITINÉRAIRE RELATIONS DU PRIX DE TRANSPORT ET DE L'ITINÉRAIRE

Ce chapitre a pour but d'élucider les deux questions suivantes :

1^o Dans quelle mesure les transporteurs sont-ils tenus de suivre en fait l'itinéraire correspondant aux tarifs appliqués ?

2^o Dans quelle mesure doit-il y avoir corrélation entre le prix du transport et l'itinéraire ?

§ 1. — *Itinéraire de fait et itinéraire de droit*

Toutes les règles que nous venons d'étudier ne sont-elles pas destinées simplement à déterminer l'itinéraire de droit, c'est-à-dire celui qui précisera les tarifs à appliquer et les délais à observer, les transporteurs demeurant libres de choisir l'itinéraire de fait, c'est-à-dire celui que la marchandise suivra réellement pour arriver à destination ? Ou bien les expéditeurs et destinataires peuvent-ils exiger que les

marchandises suivent réellement l'itinéraire qu'ils ont désigné, ou qui correspond à la taxe ?

Le plus souvent il est impossible aux expéditeurs et destinataires de connaître l'itinéraire réellement suivi, cela leur importe d'ailleurs fort peu en général. Ce qu'ils demandent avant tout, c'est que la marchandise leur soit livrée dans les délais réglementaires et au meilleur prix possible. C'est ce que soutenait notamment un négociant dans l'espèce de l'arrêt de la Cour de cassation du 4 août 1885. D. 86.1.67 : il avait demandé l'itinéraire « toute voie Etat », mais pour échapper aux rigueurs de l'itinéraire légal, il prétendait que les mots « toute voie Etat » voulaient simplement dire tarif le plus économique. Voir aussi Cass. 9 juin 1891, D. 91. 1. 462.

Il a même été jugé qu'une demande de soudure ou d'itinéraire n'est en réalité qu'une demande de tarifs, l'expéditeur comme le destinataire n'ayant pas à s'immiscer dans les détails de l'exécution du transport des marchandises, mais n'ayant à s'occuper que de la bonne arrivée dans les délais réglementaires : Montpellier, 17 mars 1900, *Moniteur du Midi* 17 juin 1900. La Cour de cassation elle-même a jugé qu'une compagnie, chargée de transporter deux expéditions de bestiaux, est en droit de faire voyager chacune des deux par des trains et suivant un itinéraire différent, et par une voie qui ne serait pas la plus directe, pourvu que le transport s'opère dans les délais : Cass. 14 avril 1890, S. 1890. 1. 418. Enfin dans son arrêt du 13 juin 1894, la Cour de cassation, ch. civ., décide que le fait d'avoir modifié l'itinéraire choisi par l'expéditeur n'enlève pas aux compagnies le bénéfice de la clause de non-garantie des tarifs spé-

ciaux ; il faut encore que l'expéditeur ou le destinataire établisse que cette modification ait été la cause de l'avarie : Cass. ch. civ., 13 juin 1894, S. 94. 1. 364.

Ce dernier arrêt contient toute la solution de notre question : si l'on ne peut pas trouver un lien de cause à effet entre le préjudice allégué et la modification d'itinéraire, les compagnies ne pourront être recherchées, car elles n'auront fait en somme qu'utiliser des délais de transport auxquels elles avaient droit, sans augmentation de prix pour les négociants ; mais si l'on peut trouver une relation de cause à effet, les compagnies seront responsables. C'est là une question de fait à peu près laissée à l'appréciation du juge. C'est ainsi que la Compagnie du P.-L.-M. a été condamnée pour des avaries subies sur un itinéraire détourné, et que la Cour de cassation a maintenu la condamnation, parce qu'il avait été souverainement constaté en fait par les juges du fond qu'à raison du changement d'itinéraire, les marchandises avaient été exposées à des intempéries et des influences atmosphériques, qui ne se seraient pas produites si l'itinéraire demandé avait été suivi : Cass. Req. 10 novembre 1896. S. 97. 1. 142. *Gaz. Pal.* 96. 2. 630 ; Cass. Req. 19 juillet 1897, *Le Droit industriel* 98, p. 62. Lamé-Fleury, 1897, p. 208.

Dans l'arrêt du 19 juillet, cité en dernier lieu, la Compagnie d'Orléans, transportant un certain nombre de vaches d'Evau-les-Bains à Gannat, avait d'abord, par suite d'une erreur, dirigé les bestiaux sur Paris, puis de là sur Gannat. Les délais n'avaient pas été dépassés et bien entendu la Compagnie ne réclamait que le prix d'Evau-les-Bains à Gannat. Elle fut néanmoins rendue responsable de la mort de deux

vaches, parce qu'elle leur avait occasionné un trajet forcé de 800 kilomètres au lieu de 94, que comportait l'itinéraire normal : jugement du 1^{er} décembre 1893 de Gannat, arrêt confirmatif du 24 octobre 1895 de Riom et arrêt de la Cour de cass. du 19 juillet 1897, Lamé-Fleury, 1897, p. 55 et 208.

Voir en sens contraire un jugement du trib. de com. de la Seine du 19 septembre 1896, le *Droit*, 4^{er} décembre 1896.

En résumé les juges du fond peuvent juger souverainement en fait, et, comme il est facile de relier le préjudice allégué au changement d'itinéraire, les compagnies courent de grands risques d'être condamnées en la circonstance. C'est pour cela probablement que dans certains tarifs, elles se réservent, comme nous l'avons vu, le droit de choisir elles-mêmes l'itinéraire.

A remarquer qu'en cas de force majeure, lorsque les transporteurs sont obligés de faire suivre à la marchandise un trajet plus long, il peut être perçu des frais supplémentaires de parcours : Cass., ch. civ., 28 juillet 1896, *Monit. judic. du Midi*, 9 août 1896.

La Convention de Berne, qui régit les transports internationaux, a bien eu soin de régler ce point spécial. Son article 6, 12^e alinéa, au nombre des mentions que doit contenir la lettre de voiture, énumère celle-ci : « La mention
« de la voie à suivre, avec indication des stations où doit
« vent être faites les opérations de douane. A défaut de
« cette mention, le chemin de fer doit choisir la voie qui
« lui paraît la plus avantageuse pour l'expéditeur. Le che-
« min de fer n'est responsable des conséquences résultant
« de ce choix que s'il y a eu faute grave de sa part.

« Si l'expéditeur a indiqué la voie à suivre, le chemin
« de fer ne pourra, pour effectuer le transport, utiliser une
« autre voie que sous les conditions suivantes : 1° les opé-
« rations de douane auront toujours lieu aux stations dési-
« gnées par l'expéditeur ; 2° il ne sera pas réclamé une
« taxe de transport supérieure à celle qui aurait été perçue
« si le chemin de fer s'était conformé à l'itinéraire choisi
« par l'expéditeur ; 3° la marchandise sera livrée dans un
« délai ne dépassant pas celui qui résulterait de l'itinéraire
« indiqué dans la lettre de voiture. Si la gare d'expédition
« a choisi une autre voie, elle doit en aviser l'expéditeur. »

En définitive, la Convention de Berne réserve aux transporteurs le choix de l'itinéraire de fait, sauf la restriction des stations de douane, ce qui est particulier aux expéditions internationales et sauf aussi la précaution d'aviser l'expéditeur. Cette dernière précaution a été insérée dans le nouveau texte, qui n'est en vigueur que depuis le 10 octobre 1901.

§ 2. — *Dans quelle mesure doit-il y avoir corrélation
entre le prix de transport et l'itinéraire ?*

Il n'est pas douteux qu'en établissant des prix exceptionnels sur certains trajets, les compagnies n'aient eu l'intention de restreindre l'application de ces prix réduits aux seuls trajets, spécialement désignés. En effet, la règle c'est le tarif général, et lorsqu'on établit un prix plus réduit, c'est le plus souvent pour se plier à une circonstance particulière : une concurrence à éviter, un trafic à attirer. Mais

des transports, pour lesquels on n'a plus à envisager ces circonstances particulières, ne peuvent prétendre aux prix exceptionnels. C'est ainsi qu'un jugement du tribunal de commerce de la Seine en a décidé : « Attendu, dit le « jugement, que le tarif général est la règle, le tarif spécial « l'exception ; que, par suite, ce dernier ne saurait être « appliqué que par voie d'extension ou d'assimilation ». Seine, 27 juin 1891, et Cass., 12 fév. 1892 rejetant le pourvoi formé contre ce jugement, *La Loi* du 5 avril 1892. Voir aussi Cass., 17 juin 1896, S. 96. 1. 462. Ce qui est le plus remarquable en cette matière, c'est la non-réciprocité de nombreux tarifs, qui s'appliquent exclusivement dans une direction déterminée. A défaut d'une stipulation précise de réciprocité, les expéditeurs ne peuvent prétendre qu'à l'application du tarif général : « Un tarif, dit la Cour « de cassation, qui établit expressément la réduction dans « un sens et qui ne la mentionne pas en sens contraire doit « recevoir une interprétation limitative ». Cass., 4 juin 1877, Lamé-Fleury, 1877, p. 147. Voir Picard, *Traité des chemins de fer*, tome IV, p. 397.

Les compagnies ont tempéré la rigueur de ces principes de deux façons : 1^o En autorisant la soudure et l'itinéraire détourné ; 2^o En insérant dans leurs tarifs la clause dite « des stations intermédiaires ».

A. *Soudure et itinéraire détourné.* — On a admis qu'un expéditeur, pour profiter des prix exceptionnels accordés sur certains parcours, pouvait faire suivre à sa marchandise un chemin détourné. Cette tolérance aboutit à ce résultat

surprenant que les transporteurs fournissent un travail plus considérable pour une plus faible rémunération, et, d'un autre côté, font désertir certaines lignes pour en encombrer d'autres. Il serait juste qu'au cas, où un itinéraire détourné est revendiqué, cette revendication ne serve qu'à préciser les tarifs à appliquer et les délais accordés, et que les transporteurs soient maîtres de diriger effectivement les marchandises selon la commodité de leur exploitation. Le plus souvent l'exécution matérielle du transport importe fort peu aux négociants ; il leur suffit de ne pas payer trop et de ne pas subir de retard. Mais il peut arriver qu'un expéditeur ait un intérêt à ce que la marchandise suive effectivement l'itinéraire revendiqué. Voici par exemple un marchand de bestiaux qui veut amener des bêtes d'un point A au point B. L'itinéraire direct de A à B est plus cher qu'un itinéraire détourné qui passe par les points C et D ; or, précisément à ces points C et D se trouvent des acheteurs possibles. Notre maquignon revendique donc l'itinéraire détourné pour un double motif : pour payer moins cher et pour essayer de vendre ses bêtes en D et C. Mais les transporteurs, tout en ne percevant que le prix de l'itinéraire revendiqué, voient dans les délais les marchandises par le trajet direct. En intentant un procès pour modification d'itinéraire, l'expéditeur aura des chances de se faire allouer une indemnité. Nous pensons qu'il serait équitable que les prix de l'itinéraire détourné ne soient plus applicables, lorsque l'expéditeur exige que ses marchandises suivent effectivement le trajet revendiqué, c'est-à-dire lorsqu'il revendique un itinéraire de fait.

Les compagnies n'ont pas osé affirmer ce principe ; elles

se sont bornées à créer des difficultés pour la revendication d'un itinéraire détourné. Leurs anciens tarifs de soudure exigeaient l'indication des points de soudure et la désignation des tarifs à souder, lorsque la gare destinataire et la gare expéditrice n'appartenaient pas au même réseau. Ces conditions la plupart du temps n'étaient pas remplies et les expéditeurs perdaient ainsi le bénéfice des prix de l'itinéraire détourné (Voir les nombreux procès cités au chapitre V § 2, page 47 et s.). En voulant maintenir trop rigoureusement l'efficacité de ces conditions, malgré le caractère de certains tarifs communs applicables d'office, les compagnies ont amené l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, qui abolit les conditions de soudure dans tous les cas, même en dehors des tarifs communs, ce qui nous paraît excessif. Peut-être qu'en faisant fléchir les conditions de soudure devant l'applicabilité d'office de certains tarifs communs, les compagnies eussent été mieux inspirées : elles n'auraient pas eu à soutenir de nombreux procès qu'elles ont gagné en cassation sans doute, mais qui leur ont coûté fort cher, leur ont aliéné le commerce et les tribunaux, et ont enfin abouti à l'arrêté ministériel susdit.

B. *Clause des stations intermédiaires.* — Lorsqu'on créa des prix fermes d'une gare dénommée à une autre gare dénommée, il arriva que des trajets plus courts, compris entre les deux gares dénommées, coûtaient plus cher que le trajet qui les dépassait tant au départ qu'à l'arrivée. Ce résultat parut choquant et l'on permit aux gares, comprises sur l'itinéraire court entre les deux gares dénommées,

d'abandonner la taxe kilométrique, pour le prix ferme ou le prix exceptionnel, toutes les fois qu'elles y avaient avantage. C'est l'article 10 des conditions communes à tous les tarifs spéciaux qui règle ce point. Il est ainsi conçu :

« Les animaux et les marchandises expédiés sous le
« régime des tarifs spéciaux ordinaires; communs ou non,
« en provenance ou à destination d'une gare non dénom-
« mée mais intermédiaire entre deux gares dénommées,
« jouiront du bénéfice desdits tarifs en payant pour la
« distance entière comprise entre la première gare déter-
« minée qui précède la gare expéditrice et la première gare
« dénommée qui suit la gare destinataire, si la taxe ainsi
« calculée est plus avantageuse pour l'expéditeur que celle
« des tarifs généraux ou spéciaux de chaque administra-
« tion.

« Les animaux et les marchandises expédiés sous le
« régime des tarifs spéciaux d'exportation, communs ou
« non, par une station française non dénommée, mais in-
« termédiaire entre deux points dénommés, peuvent béné-
« ficier des prix de ces tarifs en payant pour la distance
« entre le point dénommé qui précède la gare expéditrice et
« le port ou point frontière par où doit s'effectuer l'expor-
« tation, si la taxe ainsi calculée est plus avantageuse
« que celle des tarifs généraux ou spéciaux de chaque ad-
« ministration.

« Ne sont considérées comme intermédiaires entre deux
« gares déterminées, que les gares situées sur l'itinéraire
« le plus court entre chacune des gares dénommées et les
« points de transit indiqués au tarif. Toutefois et nonob-
« stant le passage par la grande Ceinture, Paris conti-

« nuera d'être traité comme gare intermédiaire. Les seules
« gares de Paris considérées comme intermédiaires sont les
« gares situées sur l'itinéraire le plus direct entre la gare
« expéditrice et la gare destinataire en empruntant les rails
« de la petite Ceinture.

« Quand un tarif commun stipule l'application d'un ba-
« rème pour les transports entre une gare quelconque
« d'un réseau et une gare quelconque d'un autre réseau
« sous condition d'un parcours empruntant les deux ré-
« seaux, la clause ci-dessus s'appliquera comme si chacune
« des gares de ces deux réseaux était dénommée pour ses
« relations avec chacune des gares de l'autre réseau ».

Ainsi donc, les stations intermédiaires sont exclusivement celles qui sont situées sur l'itinéraire court entre les deux points extrêmes dénommés et qui sont en outre point de départ ou point d'arrivée de l'expédition : Cass., ch. civ., 6 août 1895, D. 96. 1. 173 ; 16 fév. 1891. D. 91. 1. 134. Mais il arrive parfois que la construction d'une nouvelle ligne vienne modifier le trajet de l'itinéraire court. Que décider dès lors pour les gares qui, par cette nouvelle construction, cessent d'être intermédiaires, et pour celles qui le deviennent ?

Il n'est pas douteux que les nouvelles gares ne puissent bénéficier des prix exceptionnels en tant que stations intermédiaires, puisqu'elles sont les seules à répondre à la définition de la station intermédiaire ; mais nous regrettons vivement que la Cour de cassation ait jugé que les anciennes stations, qui pendant longtemps ont joui des prix réduits, s'en voient privées subitement par un fait auquel elles sont complètement étrangères : la construction d'une

nouvelle ligne de chemin de fer (Cass. ch. civ., 4 juillet 1894, D. 94. 1. 456). C'est là une solution qui nous paraît fort dure pour les commerçants et nous ne pensons pas qu'une partie puisse de son seul fait modifier ainsi une situation acquise par un tarif, qui une fois homologué se trouve être l'œuvre de deux parties, les compagnies et le public.

Il n'y a d'ailleurs aucun inconvénient à ce que les gares de deux trajets différents jouissent des mêmes prix, puisque cet état de chose est consacré expressément par certains tarifs : Nîmes, 16 novembre 1900. *Gaz. com. de Lyon*, 28 mars 1901.

Outre la clause des stations intermédiaires qui étend l'application des prix fermes, nous devons signaler que certains tarifs, contenant des prix fermes, peuvent comporter eux-mêmes une clause extensive. C'est ainsi que le tarif commun P. V. 101 dans son § 1^{er} autorise la soudure des prix fermes qu'il établit, moyennant une perception de 0 fr. 065 par kilomètre et par tête de bestiaux pour les au-delà des gares dénommées.

Des agents de détaxe ont voulu argumenter des nouvelles conditions de soudure, pour revendiquer l'application des prix fermes du P. V. 101 § 1^{er}, première partie (prix à la tête), en dehors du mode de soudure spécial que ce tarif indique. Pour eux, ce mode de soudure devient une partie mobile du tarif qu'ils retranchent à leur guise, soit pour la considérer comme lettre morte, soit pour la rattacher à la seconde partie du § 1^{er} (prix au wagon) à laquelle elle n'est pas destinée. Plusieurs procès sur cette question sont pendants devant le tribunal de commerce de la Seine : affaires Jousotte et Hahusseau.

CHAPITRE IX

VOYAGEURS ET BAGAGES

Toutes les règles, que nous avons étudiées, avaient trait aux transports des marchandises, trafic le plus important des compagnies ; il nous reste à voir dans quelle mesure ces règles s'appliquent aux transports des voyageurs et de leurs bagages.

§ 1. — *Principe de l'itinéraire court*

A. *Tarifs particuliers et tarif commun général.* — Le principe de l'itinéraire court kilométriquement s'applique bien aux voyageurs. L'article 7 des « Conditions d'application uniformes des tarifs généraux de grande vitesse dit : « Toutes les gares et stations d'un même réseau correspondent directement les unes avec les autres pour la « délivrance des billets aux voyageurs. Ces billets ne sont, « en principe, *valables que par l'itinéraire le plus court* ». Et la note qui se trouve au *Chaix* à ce sujet, page 1, dit : *note 6* : « Les voyageurs peuvent être exceptionnellement « autorisés à suivre, au prix de l'itinéraire court, certains

« itinéraires allongés. Les trains à utiliser et les conditions
« de leur usage sont portés par les affiches de service à la
« connaissance du public à chaque changement d'ho-
« raire ».

C'est ainsi que le négociant, cité au début dans notre chapitre 1^{er}, qui avait pris le trajet Somain et Lourties, pour se rendre de Lille à Cambrai, vit non-seulement sa demande pour retard des bagages repoussée, mais fut lui-même condamné à payer un supplément de prix pour le surplus du parcours qu'il avait fait : Trib. de com. de Lille, 16 mars 1897, Lamé-Fleury, 1897, p. 165. Cette règle de l'itinéraire court n'a aucun inconvénient pour les voyageurs, qui peuvent s'expliquer facilement au départ et dont l'attention est attirée d'ailleurs par le billet délivré, lequel indique toujours l'itinéraire, lorsque le trajet peut se faire par des itinéraires différents. Les bagages, devant suivre les voyageurs, ne peuvent être soumis qu'aux mêmes règles.

B. *Tarifs spéciaux particuliers.* — En dehors des billets simples, les compagnies délivrent des billets à prix réduits, sous certaines conditions particulières à chaque catégorie de billets. Ces billets spéciaux peuvent se ranger dans les catégories suivantes : 1^o billets d'aller et retour ; 2^o cartes d'abonnements ; 3^o billets d'excursion ; 4^o carnets de voyage circulaire. La question d'itinéraire est réglée dans les conditions de chaque catégorie de billets (voir le *Recueil Chaux*), mais la règle qui domine, pour les billets d'aller et retour et les cartes d'abonnement, c'est que la taxe est calculée par l'itinéraire court, à moins que l'on ne réclame l'itinéraire allongé, auquel cas la taxe est calculée sur cet itinéraire

allongé : Douai, 4 novembre 1896, *Le Droit* 31 décembre 1896 ; Boulogne-sur-Mer, 24 décembre 1896, *Gaz. Palais*, 97.1.157 ; Rouen, 24 février 1900, *Gaz. Trib.*, 16 juin 1900. Cependant pour qu'il y ait contravention, il faut que l'itinéraire ait été indiqué sur le billet : Boulogne-sur-Mer, 9 décembre 1896, *Gaz. Pal.* 97.1.159, Mayenne, 6 août 1897, *D.* 97.2.448, *Pand.* 98.2.148.

Il est à remarquer cependant que la Compagnie de l'Est applique le principe de rapidité que nous avons prôné en matière de grande vitesse pour le transport des marchandises. Lorsqu'un trajet peut se faire par deux itinéraires, l'un plus court kilométriquement, l'autre plus rapide, la Compagnie de l'Est délivre un billet taxé sur l'itinéraire rapide à moins que le voyageur ne réclame un billet par l'itinéraire court. Voici l'article 2 du tarif spécial grande vitesse n° 2 : « Art. 2. — La taxe des billets d'aller et retour... est, en « principe, calculée sur la distance la plus courte... Il est « toutefois fait exception à cette règle lorsqu'il existe entre « deux gares plusieurs itinéraires, dont l'un quoique cor- « respondant à une distance plus longue que celle de l'iti- « néraire normal, est desservi par des trains dont les cor- « respondances diminuent la durée du trajet ». (*Recueil Chaix*, juillet 1901, p. 219). Pour certaines relations indiquées au *Chaix*, les compagnies laissent au voyageur la faculté de choisir plusieurs itinéraires.

§ 2. — Itinéraire économique

De même que les compagnies ont un tarif général grande vitesse commun, elles ont aussi de nombreux tarifs spé-

ciaux grande vitesse communs, qui comprennent comme dans les tarifs particuliers : 1^o des billets simples ; 2^o des billets d'aller et retour ; 3^o des cartes d'abonnements ; 4^o des billets d'excursions et de bains de mer ; 5^o des billets circulaires.

Les billets circulaires se subdivisent en billets circulaires à itinéraire fixe et billets circulaires à itinéraire facultatif. Dans le premier cas l'itinéraire est établi par la compagnie, dans le second cas, c'est le voyageur lui-même qui le fixe *avant son départ*.

Chacun de ces billets a des règles particulières qui précisent l'itinéraire ; nous ne pouvons que renvoyer au *Recueil Charr*, car ces règles changent très souvent et à chaque instant de nouveaux billets circulaires surgissent avec des conditions nouvelles. Aucun exposé général ne peut être fait en dehors de ce que nous avons déjà dit.

Le point important, que nous ayons à faire remarquer, c'est qu'ici, les difficultés, qui avaient surgi pour le transport des marchandises, au sujet du choix de l'itinéraire économique, ne se sont pas présentées pour trois raisons principales : 1^o le transport par chemin de fer réunit pour les voyageurs des conditions de rapidité et de confort, qui rendent difficile toute concurrence par un autre mode de transport, aussi ne voit-on pas dans les prix des billets cette variété que l'on trouve pour le transport des marchandises ; 2^o le voyageur n'est plus une marchandise inerte et il choisit lui-même son itinéraire qu'il doit préciser au moment du départ ; 3^o Les compagnies n'ont pas tardé à s'unir par un tarif commun général et par de nombreux tarifs spéciaux communs, de telle sorte qu'il semble

ne plus y avoir pour le transport des voyageurs qu'une seule compagnie.

Cependant, outre les questions qui ont été résolues au sujet des billets d'aller et retour, ou des billets simples, dans la jurisprudence citée plus haut dans ce chapitre, voici d'autres points qui ont donné lieu à des controverses devant les tribunaux.

§ 3. — *Controverses.*

Billets bains de mer.— Les voyageurs porteurs de billets dits « bains de mer » doivent suivre exactement l'itinéraire fixé par leurs billets, et la compagnie ne répond de la livraison de leurs bagages qu'à l'arrivée du train correspondant au dit itinéraire, alors même qu'elle aurait par complaisance, enregistré ces bagages dans des conditions qui pouvaient éventuellement permettre un transport plus rapide : Trib. de comm. de Versailles, 2 mars 1898, *La Loi* du 25 mars 1898.

Billets circulaires.— Le porteur d'un billet circulaire, qui par suite d'une circonstance qui lui est personnelle, perte du billet, ou maladie, etc., ne peut effectuer son trajet, n'a droit à aucun remboursement : Genève, 11 novembre 1893 S. 95.4.23 ; Trib. de comm. de la Seine 9 juin 1900, *La Loi* du 20 juillet 1900. Il y a lieu à poursuite correctionnelle quand le voyageur suit un parcours autre que celui du billet circulaire dont il est porteur à, moins qu'il n'y ait assentiment de la compagnie : Trib. correct. de la Seine, 27 juin 1894, *Pand.* 95.2.44, *Gaz. Pal.* 94.2.73.

Les porteurs de carnets de voyage circulaire à itinéraire

facultatif doivent prendre, en outre de leur carnet, un billet distinct pour chaque parcours partiel, et, s'ils veulent sur ces parcours partiels s'arrêter à une gare intermédiaire, ils doivent faire viser leur billet à la gare d'arrêt. Ces clauses doivent être strictement observées, sinon le voyageur se trouve déchu, non pas de contrat pour la totalité du parcours, mais du billet de parcours partiel : Cass. ch. civ. 5 février 1900, *Gaz. Pal.* 1900.1.492.

Mais, au point de vue de l'obligation de prendre un billet distinct par « parcours partiel », il faut entendre, non chacun des trajets partiels indiqué par chaque coupon, mais bien le trajet total que le voyageur entend parcourir à chacun de ses déplacements : Trib. de com. de la Seine, 20 mars 1900, *Gaz. des Trib.* 9 mai 1900.

Ordinairement les porteurs de carnets de voyage circulaire à itinéraire facultatif peuvent encore, lorsqu'ils ont fixé leur itinéraire, le modifier en cours de route EN UTILISANT UNE VOIE PLUS COURTE, mais cette faculté est soumise à la condition toujours stipulée dans le tarif que cette faculté ne peut avoir pour effet de transformer le billet circulaire en billet d'aller et retour et que pour les raccourcis on ne peut emprunter que les lignes ou sections de lignes non comprises dans l'itinéraire : Trib. de com, de Lyon, 8 février 1898, *Moniteur judiciaire de Lyon*, 23 février 1898.

Il s'est enfin élevé une question de compétence au sujet des billets circulaires à itinéraire facultatif. Nous avons vu que les porteurs de ces billets doivent prendre un billet distinct pour chaque voyage partiel qu'ils veulent effectuer. Ne semble-t-il pas dès lors que le contrat primitif ne soit que l'enveloppe d'une série d'autres contrats partiels et ne

faut-il pas faire deux parts des droits et obligations des voyageurs et des compagnies : 1° droits et obligations découlant du contrat primitif stipulant des prix plus réduits pour le voyage circulaire ; 2° droits et obligations découlant de chaque contrat qui se forme, lorsque le voyageur prend un billet distinct de telle gare à telle gare.

L'on sait en effet qu'il est de principe général que le défendeur doit être assigné à son domicile, et si, par extension, on est arrivé à considérer les grandes gares comme des succursales qui donnent la compétence au tribunal du lieu où elles sont établies, du moins faut-il que l'action ou le fait pour lequel on assigne une compagnie ait son origine dans les opérations des dites gares : Cour d'appel de Lyon, 4 décembre 1896, *Le Droit* du 12 mars 1897. Or voici un voyageur par exemple, qui a pris à Albi, un carnet de voyage circulaire à itinéraire facultatif ; grâce à ce carnet, il obtient à des prix très réduits des billets pour différents parcours autorisés par son carnet ; il prend notamment un billet de Nîmes à Anduze, et la malle qu'il a fait enregistrer pour ce parcours partiel, arrive en retard ; ou bien il arrive lui-même en retard, ou est blessé : qui va-t-il assigner ? et où va-t-il assigner ? La Compagnie de Lyon ou la Compagnie d'Orléans ? à Nîmes, ou à Alais, ou à Albi ?

Par deux jugements, l'un du 11 novembre 1897, l'autre du 21 mai 1901, le tribunal de commerce d'Albi s'est déclaré compétent pour des cas où la compagnie, qui avait délivré le carnet, était assignée, au lieu de délivrance du carnet, pour des voyages partiels qui n'appartenaient pas à son réseau. C'était le cas seul douteux, car il est certain que la compagnie qui a opéré le voyage partiel en est res-

ponsable et qu'elle peut dès lors être assignée au tribunal du point d'origine du voyage partiel ou de son point d'arrivée. Avec la jurisprudence du tribunal d'Albi, les voyageurs n'auront donc que l'embarras du choix.

§ 4. — *Itinéraire légal*

Les voyageurs et leurs bagages avaient été primitivement soumis aux règles de l'itinéraire légal et lorsqu'ils effectuaient un trajet en dehors de l'itinéraire légal, ils devaient payer un supplément pour eux et le prix maximum du cahier des charges pour leurs excédents de bagages et leurs chiens: « Le trafic *des voyageurs* et des marchandises », disait en effet l'article 16 de la convention-loi du 20 novembre 1883.

Depuis le 29 juillet 1892 les compagnies ont adopté un tarif général commun pour le transport des voyageurs, bagages et marchandises à grande vitesse et les règles de l'itinéraire légal ont été écartées. C'est un progrès qui reste encore à faire pour la petite vitesse.

CHAPITRE X

CONCLUSIONS

Les luttes entre les commerçants et les compagnies au sujet de la recherche de l'itinéraire économique, le système de l'itinéraire légal que nous venons d'étudier, ainsi que le jeu des tarifs et leurs combinaisons multiples que nous avons entrevus, ne peuvent être que les fruits d'une société où sévit le principe de la libre concurrence, qui aboutit à la guerre d'un individu contre d'autres individus ou contre la totalité même des autres individus. Une telle société ne peut qu'être tourmentée par des luttes économiques ou corporelles, d'individus à individus, de groupe à groupe; elle peut fournir à tel individu ou tel groupe, l'occasion de se développer considérablement, mais au détriment d'autres individus, de telle sorte que le résultat général en est affaibli. Si bien que des hommes, qu'on accuse d'être des rêveurs, prétendent que la société devrait être un état harmonique, où l'individu trouverait son développement le plus complet, en ne travaillant que dans l'intérêt commun. La société alors ne serait plus composée d'éléments positifs et d'éléments négatifs, ceux-ci venant

en déduction de ceux-là, mais ne comporterait que des éléments positifs : elle serait un total et non une différence.

Or voici que nos grandes compagnies de chemin de fer viennent donner raison à nos rêveurs ; elles tendent de plus en plus à quitter un état de lutte, pour marcher vers l'unité, affirmant bien ainsi que c'est dans cette marche vers l'unité, que chacune d'elles trouve son plus grand profit. Voici d'ailleurs les diverses étapes de cette unification :

1^o Les compagnies, dès le début, ont établi des tarifs communs. Mais ces tarifs communs se restreignaient à deux ou trois compagnies. De plus les compagnies, par leur tarif de soudure, se ménageaient des facilités pour ignorer même leurs tarifs communs ;

2^o En 1883 naît le système de l'itinéraire légal, qui groupe les trois réseaux, de l'Etat, de l'Orléans et de l'Ouest, pour les protéger mutuellement contre les dangers de la libre concurrence ;

3^o Les compagnies adoptent une classification générale uniforme pour les marchandises et elles font homologuer des conditions communes d'application du tarif général et des tarifs communs ;

4^o Par un règlement, applicable le 1^{er} octobre 1886, les six grandes compagnies, l'administration de l'Etat et les chemins de fer de ceinture s'entendent pour répartir les indemnités qu'elles peuvent avoir à payer au sujet d'un transport ; elles se donnent mutuellement mandat pour percevoir les prix de transport, transiger et suivre les procès ;

5° Les Compagnies de l'Ouest, du Nord, de l'Est et la Ceinture s'entendent pour que les nouvelles lignes du Nord ne viennent pas troubler le trafic des marchandises, par Paris, sur les gares de l'Est. (Décrets de 1862 et de 1892);

6° Entente de la Compagnie d'Orléans et de la Compagnie de l'Ouest pour éviter les effets funestes de la libre concurrence pour les transports de Paris sur la Bretagne;

7° Par la Convention de Berne du 14 octobre 1890, les compagnies s'unissent même aux chemins de fer étrangers;

8° Apparition de l'applicabilité d'office des tarifs spéciaux communs, qui vient rendre plus intime l'union des réseaux. D'ailleurs les tarifs communs se multiplient et englobent parfois les sept grands réseaux et la Ceinture;

9° Les compagnies vont jusqu'à établir avec les chemins de fer étrangers des tarifs communs d'importation et d'exportation;

10° Par application de l'arrêté ministériel du 27 octobre 1900, les compagnies ont fait disparaître de leurs tarifs de soudure la clause, qui maintenait encore l'individualité des compagnies, il n'est même plus tenu compte des délais de prolongation pour chacune des compagnies. Désormais, il est bien exact de dire, ce que disait la jurisprudence des tribunaux, qui voulaient faire fléchir la clause de soudure devant l'applicabilité d'office, que, par leurs tarifs spéciaux, les réseaux deviennent associés et ne forment plus qu'un seul réseau;

11° Il y a enfin lieu de signaler l'établissement d'un contrôle commun, chargé de surveiller la bonne répartition du trafic, suivant les tarifs et les conventions entre les grandes

compagnies ; c'est là le premier rouage d'une administration commune.

Les compagnies se sont unies entre elles de leur propre mouvement chaque fois qu'il s'agissait d'arrêter les effets de la concurrence vis-à-vis d'elles-mêmes. Mais voici que le commerce est appelé aussi, par le pouvoir qui homologue, à donner son avis pour l'établissement des tarifs et à y prendre ainsi une certaine part. C'est là une heureuse innovation et nous pensons que les compagnies n'auront qu'à gagner en définitive à n'établir de tarifs qu'après entente entre elles et avec le commerce.

C'est par la création de tarifs débattus en commun qu'elles arriveront à éloigner les règles arbitraires et factices de l'itinéraire légal en petite vitesse, comme elles l'ont fait en grande vitesse, par la mise en vigueur d'un tarif commun général.

Paris, le 23 octobre 1901.

Le Président,
CH. LYON-CAEN.

VU :
Le Doyen,
GLASSON.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
GRÉARD.

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE PREMIER

Position de la question d'itinéraire

§ 1 ^{er} . — Comment un itinéraire détourné peut être plus rapide que l'itinéraire direct	3
En petite vitesse. — En grande vitesse	6
§ 2. — Un itinéraire détourné peut être plus économique.	8
§ 3. — Nécessité de règles fixes pour l'emploi des divers itinéraires	12

CHAPITRE II

Généralités sur les délais et les tarifs

§ 1 ^{er} . — Mode de calcul des délais ; leur caractère obligatoire, en grande vitesse	15
En petite vitesse	17
§ 2. — Tarifs — Tarif maximum	19
Tarif général. — Tarifs spéciaux	21

CHAPITRE III

Libre choix de l'itinéraire par l'expéditeur

Difficultés que l'expéditeur trouve pour exercer son choix.	24
Distances réelles, distances à compter	25

A quel point de la gare partent et aboutissent les distances?	27
---	----

CHAPITRE IV

Règle de l'itinéraire le plus court kilométriquement

§ 1 ^{er} . — En grande vitesse. — Comparaison de l'itinéraire court et de l'itinéraire rapide. — Variations de la jurisprudence à ce sujet. — Principes incertains. — Critique de la jurisprudence récente de la Cour de cassation. — En grande vitesse l'itinéraire rapide devrait être la règle.	28 à 39
§ 2. — En petite vitesse au tarif général.	39
§ 3. — Exception importante à la règle de l'itinéraire direct, quand la marchandise peut ne pas sortir du réseau qui la détient. — Critique de cette exception. — L'arrêté ministériel du 27 octobre 1900 a-t-il apporté une modification sur ce point?	40 à 46

CHAPITRE V

Règle de l'itinéraire le plus économique

§ 1 ^{er} . — Situation nouvelle, depuis le 1 ^{er} janvier 1901	46
§ 2. — Situation antérieure. — En outre de la demande des tarifs spéciaux, les commerçants devaient indiquer les points de soudure et les tarifs, lorsque l'itinéraire empruntait plusieurs réseaux	47
Soudure. — Applicabilité d'office. — Critique de la jurisprudence qui maintenait la clause des vieux tarifs de soudure contre le principe d'applicabilité d'office	49

CHAPITRE VI

Itinéraire légal

§ 1 ^{er} . — Historique. — But et moyens.	53
§ 2. — Anomalies consacrées par l'itinéraire légal —	

Consignations et réexpéditions successives. — Majora-	
tion fictive de 25 kilomètres par transmission	58
§ 3. — Clause de réversion	62
§ 4. -- Question du quatrième réseau. Le système du	
Bouchon.	63
§ 5. — L'itinéraire légal n'est plus applicable en grande	
vitesse	68
§ 6. — Critique de l'itinéraire légal	69

CHAPITRE VII

Cas exceptionnels

§ 1 ^{er} . — Lignes de Paris à la Bretagne. — Lignes sous-	
traitées au système de l'itinéraire légal 72 à	74
§ 2. — Dispositions formelles de certains tarifs. — Con-	
ventions entre le Nord et l'Ouest, de 1862 et 1892, au	
sujet de leur trafic par Paris de certains points du lit-	
toral de la Manche à certains points de l'Est. — Tarifs	
qui réservent l'itinéraire	75

CHAPITRE VIII

Rapports des prix et des délais avec l'itinéraire

§ 1 ^{er} . — Itinéraire de droit, itinéraire de fait. — Quand	
est-ce qu'une Compagnie est en faute pour ne pas avoir	
suivi effectivement l'itinéraire, dont elle applique les	
prix et utilise les délais ? 78 à	81
§ 2. — Dans quelle mesure le tarif est-il corrélatif de	
l'itinéraire ? — Soudure. — Stations intermédiaires.	
— Qu'arrive-t-il quand la construction d'une nouvelle	
ligne modifie l'itinéraire court ? 81 à	87

CHAPITRE IX

Voyageurs et bagages

1 ^{er} . — Application de la règle de l'itinéraire court. —
--

Tarifs généraux particuliers, tarif commun général. —	
Tarifs spéciaux particuliers	89
§ 2. — Itinéraire économique. — Tarifs spéciaux communs. — Billets d'aller et retour, billets de bains de mer et d'excursions ; carnets de voyage circulaire. — Itinéraire fixe, itinéraire facultatif	91 à 93
§ 3. — Quelques cas de jurisprudence. — Responsabilité civile des Compagnies, responsabilité civile et pénale des voyageurs. — Tribunaux compétents	93 à 96
§ 4. — L'itinéraire légal n'est pas applicable en grande vitesse	96

CHAPITRE X

<i>Conclusions.</i>	97
-----------------------------	----

